ЛѢТОПИСЬ КРУШЕНИЙ

И ДРУГИХЪ БѢДСТВЕННЫХЪ СЛУЧАЕВЪ

ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ РУССКАГО ФЛОТА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ.
1874.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТЪ УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ

МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

Ни одно поприще дѣятельности человѣка не требуетъ отъ него такого сосредоточнаго вниманія къ своему дѣлу и нигдѣ такъ быстро результаты не слѣдуютъ за ошибками или за неисправностію вещей, какъ на морѣ. Оттого въ эскадрахъ на всѣ дѣйствія обращается серьезное вниманіе; ежедневно показывается число больныхъ, счислимая широта и долгота, замѣчается каждая идущая по рейду шлюпка, усиленно слѣдятъ за сигналами, дѣлаемыми адмираломъ, что видно изъ быстроты отвѣтовъ на нихъ, однимъ словомъ—вся эскадра замѣчаетъ безпрестанно даже всякую мелочь, которая обнаруживаетъ исправность или неисправность каждаго лица или вещи на флотѣ, такъ какъ отъ подобныхъ, повидимому, мелочей можетъ иногда произойти гибель судовъ и людей. Неисправность часоваго, смотрящаго впередъ, дурная пригонка клапановъ или пропускъ болта въ подводной части, снесеніе волненіемъ или кража вѣхи — все это такія явленія, которыхъ ни предусмотрѣть, ни отвратить невозможно или весьма

трудно, но отъ которыхъ могутъ произойти весьма важныя послѣдствія. Это ведетъ къ исключительной строгости морскихъ законовъ, а отъ служащихъ требуетъ постоянной заботливости и недремлющаго надзора за самымъ точнымъ исполненіемъ малѣйшихъ подробностей. Каждая такая подробность составляетъ существенную часть дѣла; а какъ такихъ подробностей безчисленное множество, то для полнаго ихъ изученія ни службы, ни даже цѣлой жизни одного человѣка недостаточно, а потому для моряка, болѣе чѣмъ для кого-либо другаго, необходимо имѣть предъ собой указанія прошедшаго.

На сколько славные подвиги прошедшаго могутъ подвинуть къ подражанію доблестямъ, на столько знанія несчастныхъ случаевъ оберегутъ въ подобныхъ же обстоятельствахъ, потому что въ большинствѣ случаевъ несчастія происходили отъ непредвидѣнія той или другой мѣры предосторожности, или нарушенія того или другаго забытаго правила. Изъ этого слѣдуетъ, что описаніе крушеній и другихъ бѣдствій, претерпѣнныхъ военными судами, составляетъ необходимый матеріалъ для каждаго командира судна и эскадры и можетъ, такъ сказать, замѣнить ему совокупную опытность всѣхъ предшествовавшихъ плавателей, находившихся въ критическомъ положеніи.

Эти соображенія побудили Ученое Отдѣленіе М. Т. К. предпринять продолженіе трудовъ Головина и Соколова, по описанію крушеній и другихъ бѣдствій нашихъ военныхъ судовъ. Хотя описательный способъ изложенія крушеній представляетъ болѣе драматизма и, слѣдовательно, можетъ болѣе заинтересовать, какъ литаратурное произведеніе, но Ученое Отдѣленіе нашло, что критическій взглядъ хотя не столь занимательный, принесетъ гораздо

болѣе пользы для дѣла. Вотъ почему оно рѣшилось, при составленіи описанія послѣдующихъ крушеній, невошедшихъ въ трудъ Соколова, ограничиться исключительно выборками изъ офиціальныхъ судебныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ, производившихся по поводу этихъ крушеній. Что же касается до крушеній иностранныхъ военныхъ судовъ, которыя составятъ продолженіе этого сочиненія, то Отдѣленіе за невозможностью держаться въ нихъ того же пріема изложенія, допустило простой переводъ ихъ изъ иностранныхъ источниковъ, не стѣсняясь самымъ характеромъ ихъ изложенія. Въ лѣтопись крушеній русскихъ судовъ, вошли дѣла о всѣхъ судахъ, потерпѣвшіе крушенія съ 1853 года по 1869 годъ включительно и приложенъ полный списокъ потерпѣвшихъ крушеніе судовъ съ 1713 года; для иностранныхъ же судовъ пришлось ограничиться описаніемъ лишь нѣкоторыхъ крушеній англійскихъ военныхъ судовъ и приложить къ нимъ возможно-полный списокъ крушеній этихъ судовъ, такъ какъ совершенно полныхъ свѣдѣній поэтому предмету нѣтъ даже въ англійскихъ печатныхъ источникахъ. Относительно флотовъ другихъ иностранныхъ державъ недостатокъ въ свѣдѣніяхъ еще болѣе ощутителенъ и Отдѣленіе могло только приложить небольшой списокъ за три года, извлеченный изъ разныхъ печатныхъ свѣдѣній. Составленіе первой части этого труда поручено Отдѣленіемъ Лейтенанту Конкевичу, а переводъ второй части порученъ Капитанъ-Лейтенанту Новосильскому; главное же наблюденіе за общей редакціей сочиненія принялъ на себя Членъ Отдѣленія Свиты Его Величества Контръ-Адмиралъ Степенко.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изданіе это, предпринятое по распоряженію Ученаго Отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета, служитъ продолженіемъ лѣтописи А. П. Соколова и содержитъ въ себѣ описаніе крушеній нашихъ военныхъ судовъ съ 1853-го по 1870-ый годъ и нѣсколько несчастныхъ случаевъ, которые хотя обошлись безъ гибели судовъ, но представляютъ собою факты, весьма поучительные въ морскомъ отношеніи.

Рѣшенія Генералъ-Аудиторіата, морскихъ судовъ, слѣдственныя дѣла и дѣла военно-судныхъ коммисій, выражая собою духъ времени и взглядъ людей компетентныхъ на морское дѣло, открываютъ множество подробностей, разъясняютъ причины бѣдствій, указывая на сдѣланныя ошибки, и такимъ образомъ придаютъ крушеніямъ характеръ поучительный, не только какъ прошлое для будущихъ поколѣній, но и какъ настоящее для насъ поэтому я старался, на сколько возможно подробнѣе, изложить дѣла слѣдственныхъ коммисій и всѣ тѣ данныя, которыя служили основаніями при рѣшеніяхъ суда.

Да не покажется страннымъ, что здѣсь въ числѣ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, значатся и такія, ко-

торыя въ настоящее время опять, попрежнему, несутъ свою службу. Описывая бѣдствіе судовъ на морѣ, говорятъ, что судно терпитъ бѣдствіе, что судно терпитъ крушеніе, наконецъ, гибнетъ, идетъ ко дну; строго говоря, трудно опредѣлить въ наше время которое изъ этихъ выраженій представляетъ судно въ совершенно безнадежномъ положеніи, хотя, однако, примѣняясь нѣсколько къ формамъ общежитія, каждое изъ нихъ должно было бы выражать извѣстную степень этого положенія; но на дѣлѣ выходитъ иначе: кругозоръ человѣчества заодно съ природой измѣняется, кругъ дѣйствій тоже, смыслъ словъ, выражающихъ дѣйствія, становится шире; слова: „крушеніе“, „гибнетъ“, прежде весьма опредѣленныя, сдѣлались въ настоящее время широкими, менѣе опредѣленными; намъ удается, съ помощію нашихъ знаній, поднимать со дна морскаго суда громадныхъ размѣровъ и водоизмѣщеній. Случись эти же бѣдствія съ ними нѣсколько десятковъ лѣтъ назадъ, по недостатку средствъ, они остались бы лежать на днѣ морскомъ, были бы давно безслѣдно занесены песками или размыты волнами, канули бы въ вѣчность, какъ канули и канутъ не разъ еще имена близкихъ и дорогихъ существъ, окончившихъ жизнь въ борьбѣ и мученіяхъ.

Судостроеніе быстро шагаетъ впередъ, изобрѣтательности человѣчества не предвидится конца; паруса, ставившіе насъ прежде въ такую большую зависимость отъ безчисленныхъ случайностей неизвѣданной природы, вытѣсняются въ военныхъ флотахъ разнообразными двигателями; карты вѣтровъ и теченій и метеорологическія станціи знакомятъ насъ ближе съ природою — все это, казалось, повидимому, должно было бы обезпечивать благополучіе плаваній, уменьшать число кру-

шеній бѣдствій, если не принять въ соображеніе другихъ возникшихъ обстоятельствъ, наоборотъ, способствующихъ къ увеличенію бѣдствій. Суда изъ чистопарусныхъ морскихъ переобразовались въ мелкосидящія съ большимъ дрейфомъ, плохо слушающія руля, не то парусныя, не то паровыя; плавучее гибкое дерево замѣнено въ судостроеніи легко пробиваемымъ, но нелегко задѣлаемымъ, идущимъ ко дну желѣзомъ. Непроницаемыя переборки спасаютъ судно отъ затопленія, но не избавляютъ его отъ бѣдственнаго положенія; судно, хотя, можетъ быть, ко дну и не идетъ, но бѣдствіе оно терпитъ; тамъ, гдѣ деревянное судно коснулось бы слегка мели — судно желѣзное получаетъ пробоину и чрезъ нѣсколько мгновеній, если оно въ эскадрѣ, на немъ уже развивается призывный сигналъ: „терплю бѣдствіе, требую немедленной помощи". Требованія выросли; къ намъ, морякамъ, стали взыскательнѣе, а мы, съ своей стороны, вслѣдствіе этихъ требованій, стали болѣе склонны къ риску, болѣе самонадѣянны чѣмъ прежде; не уменьшаемъ хода въ туманѣ, не боимся подвѣтреннаго берега, становимся на якорь почти въ бурунахъ, у открытаго берега, вѣря безусловно въ силу машины, въ крѣпость канатовъ и якорей, увлекаясь и забывая подчасъ, что ничего нѣтъ безусловно вѣрнаго, надежнаго, что явленія природы, густота тумановъ, неуловимость теченій, величіе стихій, съ которыми намъ приходится имѣть дѣло, остались не измѣненными, и что, слѣдовательно, и паръ и всѣ перевороты въ области судостроенія не имѣютъ и не могутъ имѣть того громаднаго вліянія на уменьшеніе несчастій на морѣ, какое приписывается имъ мнѣніемъ большинства въ слояхъ общества, малознакомаго съ морскимъ дѣломъ. Между тѣмъ, прочитывая крушенія

судовъ нашихъ съ 1713 по 1853 годъ и перебирая всѣ бѣдствія военныхъ судовъ за послѣднія 17 лѣтъ, съ 1853 года, мы видимъ, что въ первомъ случаѣ при 285 крушеніяхъ за 140 лѣтъ приходится 2,03 крушеній въ годъ, что нѣсколько лѣтъ за этотъ промежутокъ времени, какъ видно изъ прилагаемой здѣсь таблицы, были чрезвычайно тягостны для насъ по числу крушеній.

Напр. въ	1850	году	4	крушенія.
—	1848	—	5	—
—	1847	—	5	—
—	1838	—	9	—
—	1830	—	5	—
—	1827	—	6	—
—	1824	—	10	—

За послѣднія 17 лѣтъ мы ни за одинъ годъ не испытывали такихъ потерь и, имѣя за всѣ 17 лѣтъ только 22 крушенія, приходится на каждый годъ 1,35 крушеній — менѣе сравнительно съ прошедшими годами. Причина къ уменьшенію этихъ несчастій заключается, безъ сомнѣнія, въ уменьшеніи численности флота. Было время, когда Россія имѣла подъ флагомъ своимъ 56 линейныхъ кораблей, не считая большаго количества судовъ меньшаго размѣра; это время прошло, составъ и численность флотовъ всѣхъ націй, а нашей въ особенности, измѣнился. Сознавая, съ другой стороны, дороговизну современныхъ судовъ изъ потерпѣвшихъ крушеніе, бывшихъ на днѣ, 15% изъ нихъ, благодаря развитію морскаго дѣла, благодаря неимовѣрнымъ усиліямъ, снова плаваютъ, снова готовы въ бой, снова подъ россійскимъ флагомъ скользятъ по волнамъ океановъ; между тѣмъ какъ въ прежнія времена

только $7\frac{1}{2}\%$ изъ нихъ могли снова служить государству. Факты, слѣдовательно, говорятъ сами за себя.

Источниками для настоящаго труда служили: Дѣла морскихъ судовъ въ Кронштадтѣ и Петербургѣ, дѣла Генералъ-Аудиторіата, Морской Архивъ въ Петербургѣ, „Морской Сборникъ“ и „Лѣтопсь“ А. П. Соколова.

Л. Конкевичъ.

Пароходъ «Еникале».

Крушеніе парохода, «Еникале» по разсмотрѣніи слѣдственнаго дѣла, оставляетъ весьма непріятное впечатлѣніе; оно представляетъ собою странное сочетаніе самыхъ разнообразныхъ, разнорѣчивыхъ показаній, направленныхъ единственно ко взаимному обвиненію; между тѣмъ, какъ въ большинствѣ случаевъ гибели судовъ, показанія офицеровъ и команды служатъ исключительно источникомъ къ отысканію дѣйствительныхъ причинъ несчастія, ко взаимному оправданію. Въ крушеніи же «Еникале» всѣ показанія офицеровъ, какъ я сказалъ уже выше, стремятся къ взаимному обвиненію и затемняютъ дѣло. Изъ 893-хъ листовъ слѣдственнаго дѣла нѣтъ возможности вывести какое нибудь точное заключеніе о дѣйствительныхъ причинахъ гибели «Еникале». Безъ тумана, при ясной погодѣ, въ тихую октябрскую ночь, пароходъ выскочилъ на камни у приглубаго возвышеннаго берега мыса Киркенесъ. Пароходъ принадлежалъ пароходной экспедиціи, шелъ рейсомъ, изъ Одессы въ Сухумъ подъ командою капитанъ-лейтенанта Дандри; служащіе на пароходѣ были: подпоручикъ Горголи, прапорщикъ Макаровъ и мичманъ Обольяниновъ. Изъ слѣдственнаго дѣла видно, что пароходъ «Еникале», 17 октября 1853 года въ 4 часа 45 минутъ по полуночи, въ бытность на вахтѣ корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщика Макарова 2, слѣдуя изъ Севастополя въ Ялту вдоль берега, на траверсѣ мыса Киркенесъ, наткнулся на гряду камней, почему по свозѣ тогда же пассажировъ на берегъ, пароходъ перешелъ въ Алупку и поставленъ на мель. Для спасенія парохода «Еникале» были отправлены изъ Севастополя пароходы «Владиміръ» и «Грозный». Задѣлкѣ пробоинъ въ подводной

части и люковъ на палубѣ постоянно препятствовала морская зыбь и вскорѣ за тѣмъ пароходы «Владиміръ» и «Грозный» были отозваны по экстренному назначенію. 29 октября, въ полдень сдѣлавшійся SO вѣтръ съ зыбью, въ продолженіи 4 часовъ, развелъ большое волненіе; на пароходѣ сломало мачты и трубы, разломало кормовую и носовую части и снесло ихъ палубы.

При производствѣ изслѣдованія прапорщикъ Макаровъ 2-й объяснилъ: что пароходъ снялся изъ Севастополя ровно въ полночь, и въ $\frac{1}{2}$ 1 часа вышелъ за вѣхи, а въ $\frac{1}{4}$ 2-го часа, когда пароходъ обогнулъ траверзъ Херсонескаго маяка на R SW, въ растояніи не болѣе полумили, то корпуса штурмановъ поручикъ Горголи, крикнулъ съ площадки рулевымъ: держать на R SSO, и потомъ въ присутствіи командира приказалъ ему, Макарову, вступить на вахту, и о всѣхъ случаяхъ давать знать командиру, курсы же держать прежніе, именно: на R SSO пролежать миль 10-ть, лечь на R SO и пролежавъ до траверса мыса Сарыча лечь на R OtN до Таклынскаго маяка, почему онъ тогда же вступивши на вахту, пролежалъ первымъ румбомъ $13\frac{1}{2}$ миль; вторымъ R пролежалъ $\frac{1}{4}$ часа, $2\frac{1}{2}$ мили далѣе траверза мыса «Сарыча», самовольно, пользуясь отсутствіемъ командира съ верху; на R OtN пролежалъ только 10 минутъ, и прикрываясь незамѣтною вовсе зыбью съ морской стороны, легъ на R OtN $\frac{1}{2}$ O; а въ 4 часа 35 м. курсъ этотъ по приказанію командира измѣненъ на OtS, но въ это время онъ Макаровъ, считая себя слишкомъ близко отъ берега, и не смотря на строгій присмотръ и неудовольствіе, самовольно приказалъ рулевому, положить руль право, а самъ отправился къ командиру, и сойдясь съ нимъ у трапа, доложилъ объ этомъ; но капитанъ-лейтенантъ Дандри, не говоря ни слова, подошелъ къ компасу; вмѣсто R OtN $\frac{1}{2}$ O, лежали на OtS. Г. Дандри посмотрѣлъ на него строго, почему онъ Макаровъ, не измѣняя болѣе курса, продолжалъ лежать на R OtS. Въ это время командиръ отправился на площадку, куда вслѣдъ за нимъ пошелъ и онъ Макаровъ, чтобы разсмотрѣть берегъ; но какъ кромѣ вершины Сарыча, съ лѣвой стороны за кормою ничего не было видно, то Макаровъ вновь доложилъ командиру, не прикажетъ ли еще

отойти отъ берега; но капитанъ лейтенантъ Дандри, не отвѣчая сошелъ съ площадки и ушелъ въ каюту, а пароходъ остался на R OtS. Въ 4 часа 45′, т. е. спустя 10 минутъ послѣ доклада, когда вахтенный унтеръ-офицеръ съ баку и часовые съ площадки закричали: «суда впереди видать», то онъ, Макаровъ, хотя бросился съ юта на площадку и крикнулъ оттуда «право на бортъ», но уже было поздно, пароходъ ударился два раза о подводную скалу у мыса Киркенесъ. А что пароходъ находился тогда дѣйствительно но R OtS, это извѣстно кромѣ рулеваго и мичману Обольянинову, который во время удара выскочилъ на верхъ, бросился сперва къ рулю и спросилъ у рулеваго какъ лежали на румбѣ, когда пароходъ ударился, рулевой отвѣтилъ на R OtS; причемъ Макаровъ присовокупилъ, что приказаній отъ командира, относительно курсовъ, онъ никогда не получалъ и получать согласно § 438 Морскаго Устава не могъ; а распоряжался всѣмъ поручикъ Горголи, что извѣстно было также лейтенанту (*) Обольянинову. Г-нъ Горголи не смотря на постоянно ночные переходы, назначалъ близкіе курсы къ берегу и не оставался на вахтѣ, исключая перехода изъ Одессы въ Севастополь, и изъ укрѣпленія Геленджикъ въ Сухумъ-Кале и обратно, гдѣ прямые курсы; что въ первый рейсъ онъ Макаровъ, хотя докладывалъ командиру, что курсы, назначаемые по его приказанію поручикомъ Горголи, близки къ берегу и небезопасны для плаванія, какъ доказывалъ онъ по картѣ; но командиръ, не выслушавъ его объясненій ушелъ и прислалъ Горголи, который далъ ему замѣтить, что онъ знаетъ, что дѣлаетъ; изъ неудовольствія высказаннаго по этому случаю командиромъ, онъ Макаровъ понялъ, что не должно безпокоить его мимо старшаго. Плавая въ первые рейсы, онъ рѣшался, какъ и теперь, самовольно отходитъ отъ берега, рискуя попасть подъ строгую отвѣтственность законовъ; по приходѣ въ каждый портъ, Горголи повѣряя плаваніе по часамъ, находилъ всегда лишнее противъ своихъ расчисленій и требовалъ отъ него Макарова объясненій; но онъ не объясняя причины говорилъ только, что ему казалось отъ темноты, что

(*) Мичманъ Обольяниновъ былъ произведенъ въ лейтенанты при производствѣ слѣдствія.

должны непремѣнно выскочить на берегъ, и что лишнее время, полчаса или часъ, не много значатъ, потому что пароходъ снимается вмѣстѣ 10 часовъ вечера въ полночь, причемъ для удостовѣренія, предлагалъ ему Горголи выйти на верхъ ночью; но онъ не выходилъ на пути отъ Севастополя до Новороссійска и не довольствуясь объясненіями его, Макарова, обращался всегда съ жалобами къ командиру, слѣдствіемъ чего были неудовольствія подъ разными предлогами. Съ окончаніемъ втораго рейса, онъ, по распоряженію командира, былъ отправленъ на пароходъ «Петръ Великій» въ одномъ сюртукѣ. Послѣ крушенія парохода командиръ говорилъ ему въ Алупкѣ, «не знаю какъ это случилось, когда я разсматривалъ съ площадки берегъ, то онъ казался очень далеко; я привыкъ разсматривать берегъ ночью и глазъ мнѣ никогда не измѣнялъ». Утромъ 25 октября, г. Дандри чрезъ лейтенанта Обольянинова, потребовалъ его себѣ въ квартиру при поручикѣ Горголи, жившемъ съ нимъ въ одной комнатѣ,— началъ длинное разсужденіе и, указывая на слова шханечнаго журнала «желая пройти каменную гряду,—но за темнотою наскочили на нее»—вписанныя имъ, Макаровымъ, по личному его приказанію и перемаранныя, совѣтывалъ ему сказаться подверженнымъ болѣзненнымъ припадкамъ (сумасшествію), увѣряя, что и команда можетъ показать тоже самое подъ присягою. Послѣ же сего г-нъ Обольяниновъ объявилъ ему Макарову, что идя въ свою комнату, бывшую въ одномъ домѣ съ командиромъ, онъ встрѣтилъ въ корридорѣ того рулеваго, который былъ на вахтѣ во время несчастнаго случая и который на вопросъ его Обольянинова: зачѣмъ ты здѣсь? отвѣчалъ: «приходилъ человѣкъ отъ «Степана Дмитріевича (Горголи), чтобы я, явился за приказа- «ніемъ, какъ намъ рулевымъ отвѣчать въ судѣ». А за нѣсколько дней предъ отправленіемъ его Макарова изъ Алупки, унтеръ-офицеръ Насыпайка, явясь къ нему спрашивалъ: какъ прикажетъ командѣ отвѣчать на судѣ? но онъ запретилъ являться съ подобными предложеніями. Часовые находились на площадкѣ съ обѣихъ сторонъ, а на бакѣ былъ вахтенный унтеръ-офицеръ; огни въ боковыхъ каютахъ и на мачтѣ были зажжены; въ висячемъ компасѣ огня не было, и по приказанію Горголи его никогда

не зажигали, что было извѣстно командиру; въ послѣдній рейсъ изъ Одесы въ Севастополь, путевой компасъ показалъ чувствительную разницу, о чемъ онъ, Макаровъ, докладывалъ Горголи, но никакого отвѣта на это не получилъ. И въ Севастополѣ этотъ компасъ повѣренъ не былъ. Капитанъ 2 ранга Дандри отозвался, что съ 16 на 17 октября въ полночь, снявшись съ Севастопольскаго рейда и пройдя траверзъ Херсонескаго маяка не въ дальнемъ разстояніи, когда легли на R SSO, то поставивъ вахтенныхъ на часы по своимъ мѣстамъ, онъ приказалъ вахтенному офицеру, прапорщику Макарову идти вдоль берега, и обо всемъ давать ему знать; но какое разстояніе обходитъ на каждомъ курсѣ, ему Макарову, объяснено не было, потому что онъ зналъ это уже изъ прежнихъ плаваній, если же поручикъ Горголи отдѣльно передавалъ ему разстояніе и румбы и онъ находилъ ихъ несообразными, то почему не доложилъ о томъ ему, Дандри, при Горголи, или не объяснилъ послѣднему свое соображеніе зная, что вовремя нахожденія на вахтѣ, на немъ лежала вся отвѣтственность. Когда въ 4 часа, онъ, Дандри, вышелъ на верхъ, то съ площадки видѣлъ, что пароходъ смотрѣлъ носомъ въ море а мысъ Киркенесъ былъ влѣво; по компасу румбъ былъ OtS и разстояніе отъ берега обыкновенное, вершины горъ были чисты, на ихъ низменностяхъ только лежала небольшая мрачность. Объ измѣненіи румба OtN на OtS Макаровъ ему не говорилъ и весь разговоръ его, Дандри, заключался въ томъ только, что онъ спросилъ Макарова: который часъ?» Далѣе г-нъ Дандръ говоритъ, что если бы Макаровъ продолжалъ идти по румбу OtS хотя до разсвѣта, то миновалъ бы всѣ рифы и несчастія не случилось бы, а ежели онъ, для безопасности парохода, признавалъ необходимымъ измѣнитъ курсъ OtN на OtS, то для большей предосторожности долженъ былъ уклониться еще болѣе, потомъ что ему какъ стоявшему на вахтѣ, мѣсто парохода относительно берега было лучше извѣстно, такъ какъ высота горъ и мысъ Киркенесъ были видны. Если, по объясненію г-на Макарова, курсами располагалъ поручикъ Горголи, по праву старшаго штурмана, то при сомнѣніи въ его дѣйствіяхъ онъ долженъ былъ вызвать г. Горголи на верхъ, для объясненія ему своего

замѣчанія, дабы избѣжать несчастія. Онъ можетъ положительно утверждать, что компасы были въ хорошемъ состояніи; ежели же Макаровъ сомнѣвался въ вѣрности ихъ, то плавая въ виду береговъ, обязанъ былъ взять болѣе предосторожностей. Съ извѣщеніемъ Макарова «видны суда», ему надлежало сперва положить руль на бортъ, а потомъ идти на площадку; но онъ сдѣлалъ на оборотъ; и за это время пароходъ, при быстротѣ хода, успѣлъ пройти достаточное разстояніе и наткнулся на гряду; если же онъ дѣйствительно шелъ на OtS, то съ его стороны была невнимательность въ присмотрѣ за рулевыми, которые уклонялись правя не на румбѣ, присовокупляя притомъ, что пароходъ слушалъ руля превосходно, такъ, что еслибы разстояніе было ¼ кабельтова, то при положеніи руля на бортъ, пароходъ уклонился бы болѣе чѣмъ на одинъ румбъ. Послѣ случившагося несчастія, онъ Дандри, точно требовалъ къ себѣ Макарова, потому что не видалъ его болѣе 4 дней, причемъ говорилъ ему, чтобы не торопиться писать журналъ, въ который должно быть внесено все какъ было дѣло; но видя, что Макаровъ началъ уже писать, онъ Дандри сдѣлалъ въ немъ нѣкоторыя замѣчанія; о намѣреніи же показать его сумасшедшимъ, вовсе не думалъ; о приходѣ въ квартиру къ нему, Дандри, рулеваго не задолго до выѣзда Макарова изъ Алупки, лейтенантъ Обольяниновъ не могъ передать ему, потому что поручикъ Горголи отправился въ исходѣ ноября, а Макаровъ въ половинѣ декабря мѣсяца; что у верхнихъ компасовъ огня не было отъ того, что плаваніе было у берега видимаго; нижніе же ограждены магнитными отводами и въ продолженіи большаго времени испытаны, а въ іюлѣ мѣсяцѣ 1853 года повѣрены. Почные переходы у береговъ поручались Макарову, по его приказанію съ цѣлію, пока Горголи находился на пароходѣ, передать ему характеръ пакетъ-ботнаго плаванія, и всего того, что извѣстно Гороли изъ 5 лѣтъ его плаванія. Макаровъ былъ назначенъ на пароходъ «Петръ Великій» по распоряженію капитана 1-го ранга Швендера, и рейсъ этотъ долженъ былъ продолжаться только 7 дней, но по случаю назначенія парохода «Еникале» въ составъ эскадры, для перевозки 18 пѣхотной дивизіи, нахожденіе Макарова на томъ пароходѣ продли-

лось болѣе мѣсяца; отправленіе же его въ одномъ сюртукѣ зависѣло собственно отъ него самаго.

Поручикъ Горголи, отвергая объясненія прапорщика Макарова насчетъ назначенія его на вахту, утверждалъ, что онъ самъ просилъ его объ этомъ, однако онъ Горголи, считая себя обязаннымъ быть всегда на верху при выходѣ и входѣ въ порты, остался на вахтѣ до траверса Херсонескаго маяка, а въ $^1/_2$ 2 часа по проходѣ уже траверса маяка, когда Макаровъ обратился къ нему съ тѣмъ же предложеніемъ, онъ передавая ему вахту не назначалъ ему румбовъ, которыми должны слѣдовать, а сказалъ только: «мы лежимъ на SSO въ разстояніи отъ берег-около одной мили, вотъ мысъ Ѳеолентъ, а вотъ Айя», и указывая на оба мыса, которые были видны очень ясно, передалъ ему свои часы, съ предложеніемъ держатъ по направленію берега и замѣтить по часамъ траверзъ мыса Сарыча дабы въ случаѣ тумана, можно было по времени опредѣлять мѣста; и что дѣлалось послѣ того на верху, ему Горголи не извѣстно, потому что онъ до разбитія парохода не выходилъ на верхъ. Показаніе Макарова объ уклоненіи будто бы его, Горголи, отъ ночныхъ вахтъ совершенно не справедливо и онъ всегда очередовался съ нимъ вахтами; въ послѣдніе же два рейса не оставался на верху потому, что прежде онъ находился одинъ, а послѣднее время былъ присланъ и Макаровъ, и докладывалъ ли онъ когда командиру, о близости къ берегу и небезопасности курсовъ, назначаемыхъ имъ Горголи, будто бы по приказанію командира, ему неизвѣстно, и онъ никогда не доказывалъ Мокарову его заблужденія; равно не повѣрялъ плаванія по часамъ, и замѣчаній Макарову не дѣлалъ; при повѣркѣ командиромъ у себя въ квартирѣ румбовъ, написанныхъ Макаровымъ въ журналѣ, и указаній ему большихъ ошибокъ, онъ, Горголи, въ разговоры ихъ не вмѣшивался и никто не совѣтывалъ ему притвориться сумасшедшимъ; равно онъ не призывалъ рулеваго, чтобы научить какъ показывать при допросѣ; что висячій компасъ не былъ освѣщенъ по неисправности лампы, то на это не было обращено особаго вниманія потому, что путевой компасъ, съ магнитными пластинками съ боковъ, былъ въ совершенной исправности и испытанъ въ

вѣрности имъ, Горголи, и всѣми командирами; къ тому же нельзя приписывать компасу случившагося несчастія, ибо крушеніе произошло у береговъ высокихъ, и ясно обозначающихся, особенно въ такую свѣтлую ночь, какая была съ 16 на 17 октября; причемъ поручикъ Горголи присовокупилъ, что послѣ удара парохода о камень, онъ выйдя на палубу, вбѣжалъ на площадку и желая замѣтить время удара, приказалъ матросу Демьянову взять у Макарова его часы, но послѣдній отвѣчалъ: «часы въ моей каютѣ въ карманѣ сюртука, въ которомъ былъ при вступленіи на вахту;»—и дѣйствительно тамъ найдены часы, изъ чего онъ Горголи заключаетъ, что во время приближенія парохода къ опасности Макаровъ не былъ на верху, а извѣщенъ вахтеннымъ унтеръ-офицеромъ, вѣроятно въ каютѣ, ибо по разбитіи парохода, онъ былъ въ одной шинели. На очной же ставкѣ-данной капитану 2 ранга Дандри съ прапорщикомъ Макаровымъ, сей послѣдній хотя уличалъ Дандри въ томъ, что онъ совѣтывалъ ему сказаться сумасшедшимъ, но при несознаніи г-на Дандри, Макаровъ никакихъ доказательствъ не имѣетъ. Въ подкрѣпленіе своихъ другихъ показаній онъ представилъ данную ему Горголи книжечку, по которой повѣряли его; что о не безопасности курсовъ и разстояній, написанныхъ въ этой книжкѣ, онъ въ первый же рейсъ докладывалъ командиру потому, что въ ней не приняты въ разсчетъ: ни девіація, ни теченіе, и ни волненіе; но все это командиромъ отвергнуто Съ площадки откуда командиръ разсматривалъ берегъ, его не было видно потому, что былъ 27 день луны и уже половина октября, когда послѣ теплой погоды днемъ, воздухъ отъ холода сгущается ночью у береговъ, и въ особенности на горахъ; что отъ перемѣны курса до удара, прошло всего 10 минутъ, и при теченіи, которое особенно сильно у самаго берега, и девіаціи компаса, отойти не успѣли бы; берегъ же у Киркенеса не былъ видѣнъ потому, что была мрачность, и часовые въ весьма близкомъ разстояніи приняли камни за суда, а прорѣзывалась одна только вершина мыса Сарыча съ лѣвой стороны за кормой; что положить руль на бортъ право или лѣво — на угадъ нельзя. Часовые кричали «суда впереди видать», а парусныя суда всегда держатъ далѣе отъ берега

нежели пароходы, и не успѣли еще положить руль на бортъ, какъ пароходъ ударился о подводную скалу, а не о камни видѣнные часовыми и разстояніе до подводной скалы опредѣлить было трудно; когда же руль былъ положенъ, во время 2 ударовъ, то пароходъ легъ не на OtS, а почти на S, рулевые правили хорошо, и за этимъ онъ Макаровъ присматривалъ строго; характеръ пакетботнаго плаванія весьма простъ, гораздо проще плаванія на парусныхъ судахъ и другихъ пароходахъ, гдѣ онъ часто служилъ или старшимъ штурманомъ или одинъ: стоило только сняться въ 10 часовъ вечера, какъ назначено по росписанію и идти дальше отъ берега, то и несчастія никакого бы не случилось; что упрашивать поручика Горголи, о дозволеніи ему Макарову вступить на вахту, онъ не могъ потому, что долженъ былъ стоять цѣлую ночь безсмѣнно, а это противно природѣ; что указывать на Ѳеолентъ и Айю по темнотѣ ночи было невозможно и разговора о замѣчаніи времени прохожденія траверза мыса Сарыча быть не могло. Когда онъ Макаровъ, въ квартирѣ командира въ Алупкѣ, прокладывалъ на картѣ мѣсто, оно дѣйствительно оказалось на 2½ мили позади и на столько же мористѣе, вслѣдствіе теченія, которое сильнѣе у берега, и которымъ прижимало къ берегу,—и девіаціи компаса—которая тоже сближала съ берегомъ; наконецъ, что во время удара, когда поручикъ Горголи отправился на ютъ для совѣта съ командиромъ, то онъ, Макаровъ, желая удостовѣриться: дѣйствительно ли такъ много воды на кубрикѣ, какъ кричали пассажиры, отправился на кубрикъ и видя, что вода поднялась уже на 1½ фута, взглянулъ въ свою каюту, гдѣ вещи его уже были въ водѣ, сбросилъ съ себя старый сюртукъ и надѣлъ новый и потому часы Горголи остались въ старомъ; безъ сюртука же на вахтѣ онъ не былъ.

А капитанъ 2 ранга Дандри и поручикъ Горголи отозвались, что прапорщику Макарову передана поручикомъ Горголи выписка курсовъ изъ имѣвшейся у него книжечки для руководства при плаваніи въ темныя ночи, въ туманное время и вообще когда невозможно было съ точностію опознавать береговъ; при чемъ Горголи представилъ оставшуюся у него книжечку, при разсма-

триваніи которой въ военномъ судѣ аудиторскими чиновниками найдено, что въ книжечкѣ, представленной Макаровымъ, на первой страницѣ гдѣ написано: и «пройти онымъ румбомъ 10 миль»— цыфра 10 исправлена изъ 16, а въ книжечкѣ Горголи написана цыфра 16 миль; однако прапорщикъ Макаровъ въ переправѣ означенной цыфры не сознался.

Изъ спрошенныхъ по сему дѣлу, нижнихъ чиновъ, находившихся для кампаніи на пароходѣ «Еникале» квартирмейстеръ Насыпайка, за присягою показалъ, что онъ поступилъ на вахту въ 4 часа пополуночи, и находился на бакѣ, въ это время пароходъ шелъ близко берега и когда въ исходѣ первой склянки, часовые на площадкѣ дали ему знать, что берегъ близокъ по носу, то онъ тогда же доложилъ объ этомъ вахтенному прапорщику Макарову, который вбѣжавъ на площадку удостовѣрился, что берегъ видно, приказалъ положить руль право на бортъ, не останавливая и не уменьшая хода машины, вскорѣ послѣ чего пароходъ ударился о камень, покачнулся и соскочилъ на большую воду. Въ это время командиръ, офицеры и пассажиры выскочили на верхъ; по приказанію командира тогда же свезены на берегъ пассажиры, а пароходъ отправился въ Алупку гдѣ сталъ на мель. Прапорщикъ Макаровъ на вахтѣ находился въ шинели безотлучно, при чемъ Насыпайка присовокупилъ, что онъ не спрашивалъ г. Макарова какъ ему показывать въ коммиссіи и никто ему о томъ никакихъ наставленій не дѣлалъ; огни на кожухахъ и на фокъ-мачтѣ были зажжены, а въ нактоузахъ не знаетъ;— что по свозѣ команды на берегъ, первый день Макаровъ находился у парохода, а второй и третій день не помнитъ чтобы видѣлъ это, затѣмъ въ слѣдующіе дни видѣлъ его ходившимъ по горѣ противу того мѣсти, гдѣ исправлялся пароходъ, но на работѣ при выгрузкѣ съ парохода вещей, онъ Макаровъ не былъ.

Вольные матросы Тарасовъ и Литвиченко: что они поступили на вахту на руль въ 4 часа пополуночи, и отъ прежняго рулеваго Зиновія Демьянова приняли пароходъ на румбъ OtN $^3/_4$O— (что подтверждаетъ безъ присяги и сей послѣдній), — который шелъ полнымъ ходомъ и они на этомъ румбѣ держали до выхода на верхъ командира т. е. до начала первой склянки, а

въ это время вахтенный штурманъ Макаровъ, подбѣжавъ къ рулю, приказалъ положить право и держать на румбѣ OtS $^1/_2$O, что они и исполнили; но когда командиръ ушелъ въ низъ, то Макаровъ, приказалъ держать на O, а немного спустя вновь приказалъ OtS$^1/_2$ O; послѣ того во второй склянкѣ унтеръ-офицеръ Насыпайка подбѣжалъ къ Макарову и доложилъ, что берегъ близко по носу; Макаровъ вбѣжавъ на площадку и осмотрѣвшись приказалъ положить право на бортъ, не останавливая машины и не уменьшая хода, и пароходъ покатившись вправо, въ то же время стукнулся о камень такъ сильно, что его кочнуло со стороны на сторону и сбросило съ камня на вольную воду; что поручикъ Горголи ихъ къ себѣ не требовалъ и никакихъ наставленій о томъ, какъ показывать въ коммиссіи, не дѣлалъ; Литвиченко присовокупилъ, что въ то время берега были видны ясно и въ близкомъ разстояніи, когда онъ доложилъ Макарову, что близко идетъ отъ берега; то онъ отвѣчалъ: «не твое дѣло», а черезъ четверть часа пароходъ ударился о камень, по чему въ тоже время положенъ руль на бортъ, по направленію въ море. Показаніе это подтвердили за присягою матросы Мельниченко и Рябошапкинъ, занимавшіе тогда съ 4 часовъ вахту на площадкѣ парохода; при чемъ всѣ эти свидѣтели о нахожденіи Макарова безотлучно на вахтѣ и не бытности его во время работъ на своемъ мѣстѣ, отозвались согласно показанію квартирмейстера Насыпайки. Лейтенантъ же Обольяниновъ по требованію поручика Горголи остался по сему дѣлу не спрошенъ.

Для дознанія правильно ли прапорщикъ Макаровъ держалъ курсы во время слѣдованія парохода Еникале до удара его о камень, было поручено штабсъ-капитану Горюшкину и подпоручику Мордовскому, разсмотрѣть дѣйствія Макарова. Разсмотрѣвъ ихъ они объяснили, что по показаннымъ въ журналѣ курсамъ и по пройденному разстоянію, пароходъ въ 4 часа 45 минутъ т. е. въ моментъ когда онъ сталъ на каменья, находился бы отъ мыса Киркенесъ на SW 26° по правому компасу въ 6$^1/_2$ миляхъ, — если же принять въ расчетъ самый большой дрейфъ, какой только можно допустить, отъ бывшей въ то время весьма малой морской зыби до $^1/_2$ румба, то и въ такомъ случаѣ, па-

роходъ во время крушенія долженъ бы былъ находиться мористѣе мыса Киркненсъ 4-мя милями, слѣдовательно курсы назначенные прапорщикомъ Макаровымъ могли бы провести пароходъ внѣ опасности, если бы не была упущена изъ вида девіація компаса, которая на желѣзныхъ пароходахъ бываетъ очень значительна. Изъ показаній командира парохода, прапорщика Макарова и рулевыхъ видно, что огня не было при компасѣ, обыкновенно столь возвышенномъ надъ палубою, что вліяніе на него судоваго желѣза не чувствительно, слѣдовательно на пароходѣ правили по компасу находившемуся въ нактоузѣ на палубѣ и потому подверженному девіаціи; хотя г-нъ Дандри и показываетъ, что компасъ бывшій въ нактаузѣ и тотъ, который находился въ значительномъ возвышеніи надъ палубою, показывали румбы согласно между собою при всѣхъ направленіяхъ, но принимая въ соображеніе, что на желѣзныхъ пароходахъ Черноморскаго вѣдомства, построенныхъ въ Англіи, также какъ и «Еникале,» девіація нактоузнаго компаса весьма значительна, какъ можно видѣть изъ журналовъ пароходовъ «Инкерманъ» и «Эльборусъ» перваго за 1838, а втораго за 1849 годъ, нельзя по этому согласить съ г-номъ Дандри, чтобы на пароходѣ «Еникале» нактоузный компасъ не былъ подверженъ девіаціи, тогда какъ на другихъ подобныхъ пароходахъ она оказывается въ такой значительной степени. Притомъ г. Дандри не представилъ опытовъ надъ девіаціею нактоузнаго компаса при всѣхъ румбахъ и не указалъ, чтобы эти опыты были дѣланы и помѣщены въ шханечномъ журналѣ хотя за прежніе годы, почему можно бы было видѣть, что вліяніе судоваго желѣза, на пароходѣ «Еникале,» на магнитную стрѣлку нактаузнаго компаса было нечувствительно. Взявши въ расчетъ для курсовъ парохода Еникале, девіацію опредѣленную для нактоузнаго компаса парохода «Эльборусъ» показанную въ шханечномъ журналѣ за 1849 годъ, они нашли, что курсъ «Еникале» повелъ былъ его къ тому мѣсту, гдѣ онъ разбился; но въ тотъ моментъ когда онъ сталъ на каменья, по сличенію оказывается, что онъ долженъ бы былъ не дойти до камней на 1 ½ мили. Эта погрѣшность въ пройденномъ разстояніи, полагаютъ могла произойти отъ несовершенства лага и песочной склянки, употребля-

емыхъ для опредѣленія хода судна, — а потому по всѣмъ этимъ обстоятельствамъ они заключили: что пароходъ «Еникале» наткнулся на гряду камней потому что онъ правилъ по нактоузному компасу, подверженному большой девіаціи, а не по возвышенному надъ палубою, который по приказанію командира парохода не освѣщался.

Коммиссія Военнаго Суда положила, что по этому дѣлу виновны: капитанъ 2 ранга Дандри въ томъ, что хотя онъ не находилъ надобности имѣть въ малыхъ переходахъ въ верхнемъ компасѣ огня, но не долженъ былъ нарушать правилъ, установленныхъ на желѣзныхъ пароходахъ, а прапорщикъ Макаровъ въ небрежномъ исполненіи вахтенной обязанности заключающемся въ томъ: 1) что онъ вступивши на вахту, и находя, что данные курсы не безопасны, не избралъ такого, который бы велъ мимо опасности; 2) что по выходѣ командира на верхъ, онъ тотчасъ же приказалъ держать на OtS, а по уходѣ измѣнилъ на O, который приближалъ къ берегу; 3) что онъ самъ не былъ внимателенъ въ наблюденіи берега, и при докладѣ рулевымъ о близости берега не принялъ никакихъ мѣръ; 4) что когда дали ему знать, что по носу близко берегъ, онъ въ тотъ же моментъ не остановилъ машину, а ограничился осмотромъ съ площадки мѣстности и потомъ уже положилъ право на бортъ, чрезъ что пароходъ подвергся гибели, а сверхъ того, въ несправедливомъ обвиненіи Дандри и Горголи въ совѣтѣ ему Макарову, послѣ крушенія парохода сказаться подверженномъ сумасшествію и въ томъ, что онъ Макаровъ, находя неправильныя распоряженія поручика Горголи и небезопасность курсовъ и разстояній, написанныхъ въ книжкѣ, составленной Горголи, не только не внесъ этаго обстоятельства своевременно въ шханечный журналъ, но и не донесъ письменно объ этомъ командиру парохода, а потому поступки ихъ предоставить на усмотрѣніе высшаго начальства.

Аудиторіатъ Черноморскаго Штаба и завѣдывающій морскою частію въ Николаевѣ нашли: что ударъ парохода о подводную скалу произошелъ отъ несоразмѣрно близкаго курса къ берегу и что хотя о близости берега и было представлено прапорщи-

комъ Макаровымъ командиру судна, но симъ послѣднимъ не было принято въ этомъ отношеніи никакихъ распорядительныхъ мѣръ, а прапорщикъ Макаровъ, не получивъ на свое представленіе отъ командира никакого разрѣшенія, не оказалъ особеннаго вниманія въ наблюденіи за управляемымъ имъ пароходомъ; при недостаткѣ опытности и практическихъ знаній, измѣнялъ курсъ плаванія и наконецъ, при предупрежденіи вахтеннаго унтеръ-офицера о близости берега, не положилъ руля право на бортъ и не остановилъ хода впередъ; что хотя послѣдствіемъ всего этаго было повреждѣніе парохода, но окончательную гибель этаго судна, должно отнести къ тому, что занимавшіеся спасеніемъ парохода «Еникале», другіе два парохода, были отозваны по экстренному назначенію. Въ силу этихъ обстоятельствъ положено, что хотя на основаніи законовъ капитанъ 2-го ранга Дандри, за излишнее довѣріе къ вахтенному начальнику прапорщику Макарову, а послѣдній за небрежное исполненіе обязанностей службы, бывшее причиною поврежденія судна, подлежали бы суду и по рѣшенію онаго аресту, первый на одинъ мѣсяцъ, а второй на четыре мѣсяца, съ содержаніемъ на гауптвахтѣ и взысканію причиненнаго казнѣ убытка; но такъ какъ означенныя дѣйствія происходили до Всемилостивѣйшихъ манифестовъ 27 марта 1855 и 26 Августа 1856 года, то полагали бы освободить ихъ, Дандри и Макарова, отъ суда и личнаго оштрафованія; относительно же возмѣщенія съ виновныхъ убытка казны подвергнуть Монаршему милосердію по уваженію тому, что конечная гибель парохода произошла единственно отъ обстоятельствъ войны, когда не было времени заниматься спасеніемъ этого судна, и что прапорщикъ Макаровъ отличіями, оказанными во время осады Севастополя и полученною на 4 бастіонѣ контузіею заслужилъ Высочашія награды.

При разсмотрѣніи обстоятельствъ настоящаго дѣла Аудиторіатскій Департаментъ нашелъ, что въ поврежденіи парохода «Еникале» виновенъ стоявшій на вахтѣ прапорщикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Макаровъ, который не оказалъ должнаго вниманія въ управленіи пароходомъ и въ слѣдствіе этого назначилъ ему курсъ, ведущій къ опасности, и въ то время когда опасность сдѣла-

лась очевидною, не принялъ надлежащихъ мѣръ, чтобы предупредить ударъ парохода о камни.

Командиръ парохода «Еникале», капитанъ 2 ранга Дандри виновенъ въ слабомъ наблюденіи за дѣйствіями подчиненнаго ему прапорщика Макарова, ибо не имѣя достаточнаго основанія, чтобы полагаться на опытность этого офицера, ввѣрилъ ему управленіе пароходомъ ночью, вблизи отъ берега, не ясно видимаго.

Основываясь на этихъ соображеніяхъ, Аудиторіатскій Департаментъ положилъ: не предлагая слѣдственнаго дѣла о поврежденіи и гибели парохода «Еникале» на разсмотрѣніе Морскаго Генералъ-Аудиторіата, капитана 2 р. Дандри и прапорщика Макарова предать суду, перваго за бездѣйствіе власти, а втораго за неисполненіе обязанностей вахтенной службы.

Въ слѣдствіе отвѣтовъ прапорщика Макарова, по опредѣленію Генеральной Коммиссіи Военнаго Суда, 21 декабря 1858 года въ присутствіи ея были назначены два штурманскіе офицера поручики: Вранцевъ и Казариновъ для вторичной повѣрки курсовъ; въ составленномъ ими актѣ сказано: такъ какъ на пароходѣ «Еникале» не признавалась въ путевомъ компасѣ девіація, отсутствіе которой предполагалось безъ всякихъ къ тому точныхъ и вѣрныхъ доказательствъ по неимѣнію же представленныхъ надъ нею наблюденій, по законамъ науки, въ непризнаніи девіаціи согласиться нельзя. Таковая же девіація оставлена безъ вниманія г. подпоручикомъ Горголи при составленіи замѣтокъ, въ которыхъ, за исключеніемъ девіаціи, во многихъ мѣстахъ допущены ошибки; по шханечному журналу парохода за 1853 годъ оказалось что и самъ же г. подпоручикъ Гарголи никогда не руководствовался курсами своихъ замѣтокъ, сознавая вѣроятно ихъ ошибочность, то по симъ даннымъ, записки г. Горголи теряютъ довѣріе и заставляютъ убѣдиться, что и значительная разность между первою и второю тетрадями его замѣтокъ, въ проставленныхъ миляхъ при курсахъ изъ Севастополя въ Ялту, допущена самимъ же г. Горголи. Слѣдовательно, руководство столь ошибочными записками повело бы судно съ благопріятными обстоятельствами къ крушенію, тѣмъ болѣе, что съ употребленіемъ

въ нихъ девіаціи, нѣтъ пути, по которому бы можно было достигнуть порта помимо опасностей По показанію подпоручика Горголи на «Еникале» у нактоузнаго компаса были магнитныя пластинки, но онѣ могли только уменьшить девіацію а не уничтожить ее; чему въ доказательство могутъ послужить наблюденія парохода «Тамань», весьма сходнаго съ пароходомъ «Еникале» и имѣющаго также магнитныя пластинки у путеваго компаса.

Разсмотрѣвъ всѣ обстоятельства крушенія «Енинале» Коммисія Военнаго Суда нашла виновными бывшаго командира парохода «Еникале» капитана 2 ранга Дандри въ бездѣйствіи власти заключающейся въ томъ, что онъ приказавши сняться съ пароходомъ изъ Севастополя не согласно съ росписаніемъ въ 10, а въ $12\frac{1}{2}$ часовъ ночи, не распорядился, въ настоящее новое время выхода, приказать путь свой проложить на картѣ и дать вахтенному приказанія какими должно слѣдовать курсами и румбами; а потомъ не за долго до удара парохода, выйдя на верхъ и видя, что пароходъ шелъ, по его, Дандри, словамъ, въ виду береговъ, съ низменностію покрытою мрачностію, не распорядился самъ прослѣдить за курсомъ и временемъ, по которымъ шёлъ пароходъ и не поручилъ управленіе пароходомъ старшему штурману поручику Горголи. А прапорщика Макарова въ невыполненіи вахтенной обязанности, потому что во всякомъ случаѣ Макаровъ долженъ былъ быть внимательнѣе къ своему дѣлу; ему дали знать, что передъ носомъ берегъ близко онъ не остановилъ машины и не далъ задняго хода, а отправился на площадку и велѣлъ положить право на бортъ только тогда, когда пароходъ былъ доведенъ до удара о подводную скалу. По сему Коммиссія Военнаго Суда приговорила: капитана 2 ранга Дандри и прапорщика Макарова 2-го за означенные поступки къ исключенію изъ службы и взысканію происшедшаго казнѣ убытка; но какъ означенныя дѣйствія происходили до Всемилостивѣйшихъ манифестовъ 27 марта 1855 года и 26 августа 1856 года, то по силѣ сихъ манифестовъ и перваго пункта приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 25 октября 1856 года № 178, ихъ, Дандри и Макарова отъ личнаго оштрафованія освободить, а убытокъ казнѣ пополнять удерживаемымъ у Дан-

дри и Макарова довольствіемъ, а также описаннымъ у Дандри собственнымъ имуществомъ черезъ продажу онаго, дальнѣйшее съ нихъ взысканіе прекратить.

Морской Генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: Капитана 2 ранга Дандри исключить изъ службы, подпоручика Макарова хотя бы и слѣдовало арестовать на гаунтвахтѣ на одинъ мѣсяцъ, а поручика Горголи предать Военному Суду; но въ силу Всемилостивѣйшаго Манифеста положилъ: Макарова отъ ареста и Горголя отъ суда освободить. Кромѣ взысканныхъ съ Дандри и Макарова половиннаго жалованія, дальнѣйшее взысканіе прекратить по безнадежности пополненія.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ Морскаго Генералъ-аудиторіата послѣдовала собственноручная Его Императорскаго Высочества конфирмація: «вмѣнить имъ бытность подъ судомъ въ наказаніе».

Лоцъ шхуна «Алупка».

Шхуна «Алупка», оторванная отъ нашихъ береговъ сильнымъ NO, послѣ долгой борьбы, для спасенія команды должна была спуститься въ Константинопольскій проливъ и отдаться въ плѣнъ непріятелю. Командиръ шхуны поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Давыдовъ послѣ двухъ лѣтняго пребыванія въ плѣну у турокъ доноситъ: Ввѣренная мнѣ шхуна прибыла на рейдъ Попова балка (*) вечеромъ 24-го октября 1853 года. Здѣсь уже ожидалъ меня верховой отъ г. директора маяковъ, съ предписаніемъ оставаться на этомъ рейдѣ и не слѣдовать къ порту. Въ томъ же предписаніи было означено: изготовить ввѣренное мнѣ судно для слѣдованія съ рабочими людьми и матеріалами къ острову Ѳеодонисій. Проплававъ 8 мѣсяцевъ со старымъ и ветхимъ судномъ, я, на полученное мною предписаніе, счелъ обязанностію донести г-ну директору о важныхъ худостяхъ и неисправностяхъ по судну. Въ рапортѣ моемъ весьма ясно были изложены всѣ недостатки, гдѣ между прочимъ была требована мною и коммиссія для освидѣтельствованія шхуны; но его превосходительству г-ну директору не благоугодно было уважить мои

(*) Въ Николаевѣ.

рапортъ, и войти въ справедливое и болѣе подробное онаго разсмотрѣніе. Основываясь на точномъ смыслѣ закона «буде начальникъ приказываетъ и противозаконное и ко вреду служить могущее, то подчиненный обязанъ прежде исполнить, а потомъ имѣетъ уже объявить жалобу на несправедливость и противузаконный поступокъ» и постигая вполнѣ важность законной отвѣтственности, которой я долженъ былъ бы подвергнуться, за неисполненіе предписаній начальства, а тѣмъ болѣе въ военное время, мнѣ ничего болѣе не оставалось, какъ покорясь неожиданнымъ обстоятельствамъ и необходимости, — исполнить въ точности предписаніе директора маяковъ. При всевозможныхъ неудобствахъ стоянки судна не въ самомъ портѣ, я употребилъ всевозможныя усилія моей малочисленной ластовой команды, и съ ввѣренною мнѣ шхуною снялся съ якоря съ Николаевскаго рейда 27 октября, соображая позднее осеннее время года, съ непреложной готовностью исполнить предписаніе начальства и тѣмъ скорѣе окончить предполагаемое опасное плаваніе. По выходѣ изъ порта, рискуя поставить шхуну на мель, я лавировалъ по рѣкѣ Бугъ до 10-ти часовъ ночи; но при постоянно неблагопріятствовавшей со снѣгомъ и дождемъ погодѣ, до Одесскаго порта я едва доплылъ только 1-го ноября вечеромъ; здѣсь добавивъ изъ коммиссіонерства морской провизіи и дровъ, 6-го ноября утромъ, при вѣтрѣ отъ NO, снялся съ якоря и прибылъ къ острову Ѳеодонисія 7-го ноября въ 9½ часовъ утра. Все время стоянки у острова, вѣтры были постоянно свѣжіе, дули потому же направленію и съ постоянно проливнымъ дождемъ. Въ продолженіи 6 дней, свозили со шхуны на островъ рабочихъ людей и матеріалы, и брали для шхуны дождевую воду. 12 Ноября, въ 2½ часа пополудни, я поѣхалъ самъ лично на островъ, чтобы убѣдиться въ успѣхѣ производимыхъ работъ и еще запастись для шхуны дождевой водой съ острова. Сдавъ послѣдніе матеріалы, барказные гребцы наливали привезенные порожніе анкерки дождевой водой, которой на островѣ было въ большомъ изобиліи; но предъ захожденіемъ солнца вдругъ отъ NOtN нашёлъ шквалъ съ сильнымъ проливнымъ дождемъ, и вскорѣ вѣтръ этотъ превратился въ постоянно ревущій шквалъ;

въ одно мгновеніе вся окрестность острова покрылась морской пѣной, брызги взлетали на самую большую прибрежную высоту; отъ огромнаго волненія и теченія изъ Сулинскаго рукава рѣки Дуная, у всѣхъ прибрежныхъ пунктовъ острова, образовался необыкновенно опасный прибой. Налитые судовые анкерки съ дождевой водой были оставлены на островѣ изъ опасенія, чтобы при погрузкѣ не повредить барказа о выполированный волненіемъ камень, служащій единственною пристанью по SW сторону,— у этого-то камня стоялъ на двухъ дрекахъ и береговыхъ концахъ шхунскій барказъ. Всякій разъ, когда нужно было посадить одного изъ матросовъ, то прибоемъ грозило разбить въ дребезги и барказъ и людей. Съ чрезвычайными усиліями и, выражаясь нисколько не гиперболически,—съ самоотверженіемъ, я и матросы погрузились на барказъ. Проливный дождь, непроницаемая темнота и огромнѣйшее волненіе долго скрывали отъ насъ двойной огонь, висѣвшій на шхунѣ; барказъ былъ поднятъ на палубу и принайтовленъ перлинями. Имѣя глубины 19 сажень, якорная цѣпь была вытравлена до 70 саж., при постоянныхъ порывахъ и шквалахъ, шхуну ужасно дергало, а отъ удара волнъ потрясало всѣмъ составомъ; при вѣтрѣ отъ NNO и теченіи отъ W, качка была неправильная, размашистая и стремительная. Расчитывая, что шхуна не можетъ стоять ни по вѣтру, ни по теченію, хотя и былъ изготовленъ другой якорь (у котораго клюзъ былъ весьма неблагонадеженъ) я не могъ рисковать положить его, не перепутавъ якорныхъ канатовъ, а потому и предпочелъ стоять на одномъ, вытравивъ всю канатную цѣпь брошеннаго плехтоваго якоря. Въ продолженіи ночи отъ страшныхъ подергиваній каната, вся палуба вдругъ показала течь, но судно еще удерживало свое мѣсто. 13 ноября, въ $9^1/_2$ час. утра, при нашедшемъ вновь жестокомъ шквалѣ, лопнула канатная цѣпь на 47 саженяхъ отъ якоря; вѣтръ дулъ безпрерывными шквалами; при глубинѣ 20 сажень и грунтѣ: песокъ, камень и ракушка, безполезно было надѣяться удержаться на другомъ якорѣ съ неблагонадежнымъ клюзомъ. Чтобы поворотить шхуну на какой либо галсъ, поднятъ былъ стаксель, который вскорости и былъ убранъ потому, что не поднятою еще изъ воды цѣпью давило носъ шхуны и не дозволяло ей свободно

подниматься на волненіе; поставленный за тѣмъ зарифленный фокъ показалъ тѣже неудобства,—такимъ образомъ шхуну зыбью и теченіемъ положило на лѣвый галсъ и пока канатная цѣпь вытаскивалась изъ воды, шхуну дрейфовало на румбъ S, что было видно по пеленгуемому маяку. Вся канатная цѣпь наконецъ была поднята, вѣтръ отъ NO, а съ нимъ дождь, волненіе и зыбь увеличились до необыкновенной жестокости; все окружающее шхуну представляло штормъ въ буквальномъ смыслѣ. Въ это время шхуна находилась близъ траверза Георгіевскаго Дунайскаго гирла, глубина была 25 сажень, грунтъ песокъ и илъ. Поставить пáруса или хотя одинъ изъ нихъ, какъ самый необходимѣйшій, фокъ, не было никакой возможности. Въ 6 часовъ пополудни вѣтеръ дулъ отъ ONO, но съ такими же порывами и зыбь увеличивалась все болѣе и болѣе, шхуну било волненіемъ и русленя уходили въ воду; 14 числа вѣтеръ и состояніе погоды были тѣ же, палуба вся текла, ватер-вейсы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ отъ гнилости отошли и пропускали воду, баргоутомъ шхуна также показала значительную течь, высота воды на палубѣ была постоянно болѣе полуфута,—на бакѣ же и того болѣе. Въ этотъ день, когда я распоряжался на шханцахъ, сильнымъ ударомъ волненія меня оторвало и бросило съ одного борта на другой, и прежде чѣмъ я успѣлъ подняться на мокрой и скользкой палубѣ, вторичнымъ ударомъ волненія меня бросило на свѣтлый люкъ; отъ этихъ двухъ ударовъ, я остался обезпамятевшимъ отъ ушиба въ грудь и правый бокъ и вылома пальца на лѣвой рукѣ. 15-го числа туманъ и проливной дождь. Съ разсвѣтомъ шхуна находилась у неизвѣстнаго берега, глубина 25 сажень; по причинѣ сильнаго теченія, съ большимъ усиліемъ поворотили чрезъ фордевиндъ на другой галсъ и только этимъ шхуна избѣгла несчастія. Хотя я былъ боленъ и разстроенъ, но рѣшился выйти на палубу распоряжаться лично. Сдавъ на островъ матеріалы,—для большей остойчивости судна, а также чтобъ очистить палубу для большаго удобства управленія парусами, я приказалъ фальконеты съ ихъ станками погрузить въ трюмъ, туда же были спущены и двѣ пары желѣзныхъ шлюпъ-балокъ,—все это было прикрѣплено къ трюмнымъ пиллерсамъ; отверстія фал-

конетныхъ бортовъ были обиты кругомъ парусиной и закрашены черной краской. Течь показалась въ подводной части шхуны и люди не отходили отъ помпъ. Хотя безпрерывный дождь и продолжался, но нѣсколько затихнувшіе порывы вѣтра дали возможность поставить паруса: фокъ и гротъ въ три рифа, марсель въ два рифа и стаксель; съ этого времени, рискуя уже потерять и мачты, паруса не убирались, отъ проливнаго дождя весь берегъ совершенно затемнялся. Въ продолженіи 20 дней моего злополучнаго странствованія, я замаскировалъ шхуну купеческимъ флагомъ; въ разное время, я видѣлъ три турецкіе парохода, слѣдовавшихъ къ Варнѣ и оттуда; былъ нѣсколько разъ посреди купеческихъ судовъ, идущихъ изъ Одесскаго и Керченскаго портовъ; два раза видѣлъ ясно Босфорскіе маяки, но при сдѣлавшемся сильномъ отъ NO теченіи, никакъ не могъ дойти далѣе траверза мыса Элине-Бурну. Послѣднее время моего плаванія было еще ужаснѣе — первые 10 дней лилъ безпрерывный дождь съ жестокимъ NO, послѣдніе же, постоянный крѣпкій ONO, съ дождемъ, снѣгомъ и градомъ. Во все время какъ шхуну оторвало отъ острова Ѳеодонисія, ни одного раза мы не видали солнца. Впослѣдствіи, побѣлевшіе отъ снѣга берега и горы совершенно измѣнили свой видъ, и плаваніе мое сдѣлалось еще затруднительнѣе и опаснѣе. Къ этому присовокупились всѣ недуги ввѣренной мнѣ старой и ветхой шхуны: цѣпной и пеньковый ватеръ штаги лопались два раза и хотя были сплеснены и спайтовлены по походному, но были уже весьма неблагонадежны; оковка для борга стеньгъ-вантъ вокругъ фокъ-мачты лопнула; перлинь былъ занесенъ на стеньгу, въ помощъ стеньгъ-вантамъ; русленя надломаны; два комплекта парусовъ, и послѣ судовой починки, изорваны; снасти бѣгучаго такелажа рвались, каждая болѣе 10 разъ и сплеснивались, руль необыкновенно стучалъ, вслѣдствіе отставшихъ петель отъ старнпоста; у нактоуза фонари обломаны и разбиты. Шквалами и волненіемъ выбило конопать въ баргоутѣ,—вода войдя въ оный и задерживаясь въ большемъ количествѣ за обшивкой и прокладками, погрузила шхуну ниже самой тяжелой грузовой ватерлиніи, вся обшивка мѣди и двѣ ступеньки трапа были въ водѣ. Гикъ поставленный на секторѣ гака

борта, касался воды. Шхуна отказывалась свободно подниматься на волненіи; воды въ трюмѣ не уменьшалось отъ качанія испорченными помпами.

«Команда оставалась почти безъ обуви и переболѣла отъ стужи и невысыхавшей воды на палубѣ и даже на кубрикѣ, вода входила въ судно: палубой, ватервейсами, баргоутомъ и подводною частію, въ трюмѣ ее было постоянно 14 дюймовъ. Въ такомъ положеніи была шхуна 2 декабря, когда съ разсвѣтомъ увидѣли себя въ 10 итальянскихъ миляхъ отъ Константинопольскаго босфора на румбъ NNO. Въ опасныхъ случаяхъ когда шхуну приносило вѣтромъ и теченіемъ близко къ турецкимъ берегамъ, два раза, я читалъ командѣ изъ Свода военныхъ уголовныхъ постановленій: какъ должно поступать во время кораблекрушенія, или при положеніи подобномъ нашему. Когда были прочитаны Высочайшие параграфы Закона, въ которыхъ меня, какъ командира, долгъ обязывалъ спасти команду, тогда стоя на шханцахъ, я обратился къ моимъ кондукторамъ и спросилъ ихъ мнѣніе. Они утвердительно отвѣтили, что единственное средство спасти команду — спуститься въ Константинопольскій проливъ. Опрошенная въ слѣдъ за тѣмъ команда отвѣчала такъ же. При продолжавшемся цѣлый мѣсяцъ NO вѣтрѣ и усилившемся по тому же направленію теченіи, нельзя было и думать спасти экипажъ. Ближайшій берегъ былъ каменисто-утесистъ и прибой съ неправильною толчеею былъ слышенъ далеко въ морѣ. Спасеніе экипажа у такого берега, не только по предположенію было сомнительно, но навѣрное можно было расчитывать, что шхуну разобьетъ прежде нежели успѣетъ спастись хотя одинъ человѣкъ изъ команды. Было 10 часовъ утра, когда я окончилъ опросъ команды. Вѣтръ дулъ отъ NO. Наконецъ я долженъ былъ съ сокрушеннымъ сердцемъ отдать приказаніе спускаться въ Константинопольскій проливъ. Въ то же время приказано было мною истреблять все, что было болѣе важно: прежде всего, были подняты изъ трюма фальконеты съ ихъ станками, двѣ пары желѣзныхъ шлюпбалокъ и выброшены въ море, два верпа, порохъ, ружья, кивера, новые перлиня и нѣсколько бухтъ такелажа. Вся оставшаяся морская провизія, мѣдная и жестяная баталерская

посуда, а также выброшено все до мелочей изъ шхиперской каюты: пель компасъ, висячій компасъ, часовыя и лаговыя песочныя склянки, вымпела и флаги какъ сигнальные, такъ и кормовые были порваны и истреблены; секретные сигналы (согласно циркуляру г. Начальника Штаба Черноморскаго флота) въ присутствіи кондуктора Долгоногова, были сожжены, какъ равно и оставшіеся кредитные билеты; мореплавательныя карты порваны и сожжены; одна часть сигнальныхъ книгъ съ тяжестію брошена въ море, а другая часть сожжена; ящикъ для храненія картъ разбитъ и брошенъ въ море; отъ продолжавшихся постоянныхъ дождей и поддаванія на палубу, нельзя было отклепать ни одной цѣпи и потому якоря остались на бортѣ. Часть запасныхъ парусовъ, тенты и чахлы съ гребныхъ судовъ и часть ихъ принадлежностей выброшены въ море, брамселъ съ брамъ-реемъ брошены въ море, — однимъ словомъ все, что только можно было успѣть истребляли и выбрасывали въ море; но я отдалъ это приказаніе тогда только, когда были замѣчены турки на Европейской маячной батареѣ. Лишь только шхуна спустилась въ Константинопольскій проливъ на румбъ SWtS подъ зарифленнымъ въ 2 рифа марселемъ, кливеромъ и въ два рифа гротомъ (послѣдній вскорѣ былъ убранъ, потому что препятствовалъ свободно подниматься на волненіе), поднявшійся туманъ весьма ясно обозначилъ Европейскій маякъ съ его прибрежьемъ; съ приближеніемъ шхуны, я ясно видѣлъ какъ батареи передавали сигналы въ Буюкъ-Дерэ. Въ то же время усмотрѣны были два парохода, изъ которыхъ одинъ прямо шелъ на насъ, другой же въ началѣ слѣдовалъ къ ONO, а потомъ, чрезъ два часа, спустился къ SO. Въ $2^1/_2$ часа прошелъ мимо насъ, весьма въ близкомъ разстояніи, первый пароходъ, не имѣя кормоваго флага, но по конструкціи судна и по пассажирамъ можно было догадыватья, что онъ принадлежитъ Австрійской Ллойдовой компаніи. Когда мы прошли первыя двѣ батареи, то навстрѣчу къ намъ выѣхала карантинная шлюпка, которая опросивъ передала на шхуну двухъ гвардіоновъ и приказала слѣдовать къ карантину, у Азіатской стороны, напротивъ Буюкъ-Дерэ, гдѣ тогда стоялъ весь турецкій флотъ и нѣсколько пароходовъ большаго ранга, изъ коихъ три имѣли пары въ готовности.

Наконецъ, въ продолженіи слѣдованія къ проливу просверливалась дыра въ подводной части, которая была готова, чтобъ при первомъ необходимомъ случаѣ потопить шхуну. Но прибывъ въ 5 часовъ пополудни въ проливъ, мы тотчасъ были посѣщены Адмираломъ и Капитанъ-Пашей и разными лицами съ драгоманами, а чрезъ два часа, т. е. въ 7 часовъ, потребовали всѣхъ насъ въ карантинъ, не давъ намъ ничего изъ нашего имущества. На шхуну въ ту же ночь поступили турки съ пароходовъ, тотчасъ исправили помпы, отыскали дыру, просверленную въ подводной части, выгрузили изъ трюма лишнее и качали воду безпрерывно и такимъ образомъ уменьшивъ течь въ тихой водѣ, подняли шхуну до того, что показалась обшивка мѣди. По выдержаніи 4-хъ дневнаго карантина, я съ командою поступилъ на пришедшій изъ Константинополя пароходъ «Пекъ ей-шевкетъ»; шхуна же слѣдовала на буксирѣ парохода подъ турецкимъ кормовымъ флагомъ. По прибытіи въ Золотой рогъ Босфора, къ самому адмиралтейству, шхуна поставлена была на якорь; меня съ офицерами отправили сперва къ Капитанъ-Пашѣ, а потомъ въ казармы Касимъ-Паши, гдѣ и содержались мы въ плѣну съ 2 декабря 1853 по 24 ноября 1855 года, когда я съ офицерами и командою поступилъ на французскій пароходъ «Орснокъ» для отправленія въ Россію. Въ продолженіи пребыванія нашего въ плѣну у турокъ, первоначально отъ сильной простуды въ морѣ, а въ послѣдствіи отъ дурнаго и даже варварскаго обхожденія многіе изъ моей команды сдѣлались расположены къ опаснымъ хроническимъ болѣзнямъ, отъ которыхъ и умерло: унтеръ-офицеровъ 3 и 2 матроса. Шхуна «Алупка» нынѣ у турокъ называется «Аллахъ-Верды» (Богомъ данная); стоитъ она между западнымъ и восточнымъ мостами въ Золотомъ Рогѣ Босфора, занимаетъ постъ военной брантвахты, на ней 55 человѣкъ команды и кромѣ командира 3 офицера. Вмѣсто прежде бывшихъ на ней 6-ти фалконетовъ 3-хъ фунтоваго калибра нынѣ столько же пушекъ карронадъ, 21 фунтоваго калибра. По приведеніи шхуны въ адмиралтейство, она была введена въ докъ и турки сначала имѣли въ виду починить и исправить ее заново, но какъ она

оказалась слишкомъ сгнившии въ подводной части въ особенности, то рѣшили ее только починить и исправить.»

Разсматривавшая это дѣло Николаевская коммиссія военнаго суда постановила: случай потерпѣнія лоцъ-шхуною «Алупка» у острова Ѳеодонисія шторма, принудившаго командира спуститься въ Константинопольскій проливъ и отдаться въ плѣнъ съ судномъ и командою, предать волѣ Божіей, и понесенный чрезъ то убытокъ простирающійся на 31,596 р. 52¼ к. сереб., принять на счетъ казны. Командира шхуны Поручика Давыдова и команду отъ взысканія освободить, а въ замѣнъ оставленной ими на шхунѣ собственности выдать поручику Давыдову полугодовой, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованія, какое они въ то время получали.

Съ заключеніемъ коммиссіи согласился и инспекторъ корпуса штурмановъ Черноморскаго флота, съ тѣмъ, чтобы поручика Давыдова за двухгодичное содержаніе въ плѣну у турокъ, вознаградить по усмотрѣнію высшаго начальства.

Морской Генералъ-Аудиторіатъ разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло, произведенное въ Николаевѣ, объ обстоятельствахъ, принудившихъ командира лоцъ-шхуны «Алупка», въ 1853 году, спуститься въ Константинопольскій проливъ и сдаться въ плѣнъ непріятелю, не нашелъ Поручика Давыдова виновнымъ въ какомъ-либо упущеніи и признавая, что онъ не имѣлъ другаго средства, чтобы спасти команду, какъ сдаться въ плѣнъ — положилъ: поручика Давыдова отъ всякой отвѣтственности по сему дѣлу освободить; убытокъ происшедшій отъ потери бывшаго на оной шкунѣ казеннаго имущества принять на счетъ казны; въ вознагражденіе за потерю собственнаго имущества выдать Поручику Давыдову полугодовой, а нижнимъ чинамъ, равно и вольнонаемному штурману Долгоногову годовые оклады жалованья.

На Всеподданнѣйшемъ докладѣ написано: «Высочайше утвержидено и разрѣшено, а Давыдову выдать годовое жалованье

Константинъ».

Пароходъ «Діана».

Пароходъ «Діана» въ 50 силъ, наборной постройки, принадлежалъ дворянину Берду и нанятъ былъ Морскимъ вѣдомствомъ для навигаціи 1854 года. По распоряженію Вице-Адмирала Епанчина, вольнонаемные пароходы «Діана» и «Львица» подъ командою: первый Лейтенанта Гаврищова, а, второй капитанъ-лейтенанта Жаворонкова, были отправлены въ Октябрѣ 1854 г. изъ Свеаборга въ Роченсалмъ для буксированія оттуда канонерскихъ лодокъ 1-й бригады гребной флотиліи. На пароходѣ «Діана» находился корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Елизаровъ; команду составляли ученики Учебнаго рабочаго экипажа и десять человѣкъ вольно-наемныхъ матросовъ. Октября 18-го, въ $7^1/_2$ часовъ утра, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ SSW, пароходъ вышелъ изъ Свеаборга. Для слѣдованія шхерами, съ парохода «Львица» были потребованы лоцмана; вмѣсто ихъ прибыли лоцманскіе ученики, которые обявили, что за отсутствіемъ всѣхъ лоцмановъ взятыхъ на флотъ, они присланы лоцманскими старшинами, такъ какъ они уже водили въ шхерахъ большіе пароходы. Пароходъ «Діана», на которомъ находился лоцманскій ученикъ Кулинъ шелъ впереди, въ недальнемъ разстояніи отъ парохода «Львица». На верху были: командиръ, рулевой Новоселовъ, лоцманскій ученикъ и у камбуза ученикъ учебнаго рабочаго экипажа; остальная же команда находилась въ носовой каютѣ. Въ $9^1/_2$ часовъ, послѣ минованія шеста, поставленнаго на глубинѣ 12-ти футъ, близъ острова Грошеръ, при $8^1/_2$ узлахъ ходу, пароходъ «Діана» получилъ сильный ударъ. Командиръ приказалъ въ ту же минуту остановить машину и дать задній ходъ, прапорщику Елизарову поручилъ бросить лотъ и отыскать пробоину; но лотъ при десяти-саженномъ лотъ-линѣ, ни съ носа ни съ кормы не досталъ дна; сойдя же въ машину Елизаровъ увидѣлъ, что впереди праваго колеса, между двумя шпангоутами, выбиты двѣ обшивныя доски; вода въ машинѣ была уже по поясъ, и вскорѣ стало заливать выходъ. Всѣ усилія заткнуть пробоину остались тщетны. Командиръ парохода,

видя его неизбѣжную гибель, приказалъ прапорщику Елизарову спасать секретныя сигнальныя книги, карты и шханечный журналъ. Подошедшія вскорѣ съ парохода «Львица», двѣ шлюпки, съ трудомъ при бывшемъ тогда сильномъ волненіи, спасли команду парохода, когда онъ совершенно погружался. Лейтенантъ Гавришевъ оставался на пароходѣ до послѣдней минуты и, когда уже находился по поясъ въ водѣ, при помощи рулеваго Новоселова, перешёлъ въ шлюпку. Пароходъ «Діана» утонулъ на глубинѣ одинадцати сажень. Отъ момента удара до погруженія его въ воду прошло не болѣе 10 минутъ и потому всѣ бывшія на пароходѣ казенныя вещи и деньги, также имущество командира и команды, погибли вмѣстѣ съ пароходомъ.

Для изслѣдованія причинъ крушенія была учреждена особая коммиссія, которая прокладывая плаваніе парохода «Діана» на картѣ Финляндскихъ шхеръ, нашла, что онъ потерпѣлъ крушеніе не доходя острова Гро-шеръ; но такъ какъ тогда пеленговъ на пароходѣ взято не было, то нельзя положительно опредѣлить мѣсто крушенія; около того же мѣста, подводнаго камня, о который пароходъ могъ бы разбиться, на картѣ не показано; разстояніе отъ затонувшаго парохода до пройденнаго ближайшаго подводнаго камня также нельзя опредѣлить въ точности, потому что неизвѣстно настоящее мѣсто гибели парохода; но приблизительно около 350 сажень, и этотъ ближайшій камень въ малую воду бываетъ сверхъ горизонта воды.

Морской Генералъ-Аудиторіатъ нашелъ 1) что пароходъ имѣя лоцмана и находясь на фарватерѣ, на глубинѣ 11 сажень, ударился, какъ полагать должно, о подводный камень неозначенный на картѣ, и какъ наборный, чрезъ десять минутъ наполнился водою и погрузился на дно; 2) что со стороны командира Лейтенанта Гавришева никакихъ упущеній не открыто, въ короткое время остававшееся между ударами и совершеннымъ погруженіемъ парохода онъ оказалъ похвальное хладнокровіе и должную распорядительность; спасъ книги, карты и журналы и сошелъ съ парохода послѣднимъ, почему Генералъ-Аудиторіатъ положилъ: командира парохода Лейтенанта Гавришова освободить отъ всякой по сему дѣлу отвѣтственности.

Государь Императоръ Высочайше утвердить соизволилъ это заключеніе Генералъ-Аудиторіата и повелѣлъ: Лейтенанту Гаврищову, командовавшему пароходомъ «Діана», объявить Монаршее благоволеніе за оказанную имъ, при крушеніи сего парохода, распорядительность и точное исполненіе своихъ обязанностей.

Крушеніе фрегата «Діана» въ Симодской бухтѣ въ 1854 г.

Единственное въ своемъ родѣ, крушеніе это, на столько же поучительно въ морскомъ отношеніи на сколько замѣчательно какъ знакомящее насъ съ поражающимъ дѣйствіемъ подземныхъ силъ; кипящіе жизнію города и селенія поглощаются и уносятся громадной волной такъ же безслѣдно и незамѣтно для насъ, какъ каждая волна обыкновеннаго прибоя увлекаетъ за собою песчинки и раковины съ берега морскаго. Силы эти не отличаютъ вопли и рыданія человѣка отъ шелеста каменьевъ при всплескѣ волны; повинуясь извѣстнымъ громаднымъ всеобъемлющимъ законамъ, онѣ, безразлично, одинаково, неумолимы какъ для человѣка, такъ и для песчинки. Фрегату «Діана» пришлось испытать на себѣ и быть свидѣтелемъ всѣхъ тѣхъ ужасовъ, какіе можно вообразить себѣ только, при дѣйствіи этихъ громадныхъ силъ.

Фрегатъ «Діана» прибылъ 22 Ноября въ Симоду, гдѣ долженъ былъ ожидать прибытія полномочныхъ изъ Іедо для окончанія начатыхъ съ Японскимъ правительствомъ переговоровъ.

Мѣстныя условія бухты заставили фрегатъ стать между берегомъ и высокою отдѣльно-стоящею посреди бухты скалою Инубусари. 8-го Декабря было первое свиданіе съ полномочными. 9-го Декабря послѣ посѣщенія полномочными фрегата, къ вечеру задулъ штормъ отъ WSW, заставившій фрегатъ отдать второй якорь и спустить реи и стеньги. На слѣдующій день вѣтеръ стихъ; ни реевъ, ни стенегъ не поднимали, имѣя въ виду исправленіе такелажа, и для этой работы предполагалось перейти въ сѣверовосточную часть бухты, болѣе покойную для якорной стоянки. 11-го при легкомъ вѣтрѣ отъ W, начали за-

возить верпы, чтобы перетянуть фрегатъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, хотѣли отправить послѣдніе имѣвшіеся для Японцевъ подарки. 11 Декабря было днемъ тѣхъ бѣдствій, жертвою которыхъ былъ фрегатъ «Діана». Подробныя объ этомъ свѣдѣнія почерпнуты изъ слѣдующаго донесенія Генералъ-Адъютанта Путятина: «Около 10 часовъ утра, находясь въ каютѣ я почувствовалъ содроганіе, которое отозвалось еще ощутительнѣе въ каютъ компаніи. Спустя полчаса послѣ этого землятресенія, вода близъ города какъ будто закипѣла—усилившееся вдругъ теченіе рѣки, на отмелыхъ мѣстахъ произвело буруны и всплески.

Въ то же самое время, вода съ моря пошла сильно на прибыль, приняла грязный видъ и заклокотала кругомъ острова Инубусари и мысовъ; горизонтъ воды сталъ быстро подниматься, а джонки стоявшія у города двинулись вверхъ по рѣкѣ. Гребныя наши суда возвращавшіяся съ завозомъ, немедленно были призваны къ фрегату; вмѣстѣ съ тѣмъ вода пошла быстро на убыль и былъ отданъ второй якорь. Вслѣдъ за тѣмъ, но прежде чѣмъ скорость убыли начала уменьшаться, пошла новая прибыль, отъ чего фрегатъ стало ворочать то въ одну, то въ другую сторону на нѣсколько румбовъ, а когда сила прибыли взяла верхъ, фрегатъ въ нѣсколько секундъ сдѣлалъ цѣлый оборотъ. Съ этого времени приливъ и отливъ быстро смѣнялись, горизонтъ воды безпрерывно то поднимался, то опускался и между островами и берегами образовался совершенный водоворотъ. По мѣрѣ того, какъ усиливался приливъ или отливъ, потокъ того или другаго дѣлался шире и кружимый водоворотомъ фрегатъ прижимало то къ острову, то къ берегу, съ большою скоростію, не смотря на два якоря и хорошій грунтъ. О быстротѣ этихъ движеній можно судить по тому, что въ началѣ своего круженія фрегатъ въ продолженіи 30 минутъ сдѣлалъ 42 полныхъ оборота. При этомъ мы не разъ находились въ опасности быть разбитыми въ дребезги объ островъ или объ одинъ изъ ближайшихъ мысовъ. Первое такое движеніе и потому произведшее наибольшее впечатлѣніе было—къ острову всѣмъ бортомъ;—средствъ остановить фрегатъ не было, мы смотрѣли на приближающуюся скалу и ожидали, что въ слѣдующую минуту фрегатъ объ нее разобьется;

шумъ теченія спертаго между фрегатомъ и островомъ все увеличивался. Но въ трехъ шагахъ отъ грозной скалы фрегатъ остановился, постоялъ и черезъ нѣсколько секундъ пошелъ обратно. Провидѣнію угодно было спасти насъ; отбоемъ воды, дѣйствовавшимъ у острова, фрегатъ отбросило въ противную сторону. Отойдя отъ страшнаго Инубусари, фрегатъ продолжалъ кружиться, и то подвигался къ берегу, то къ устью бухты. Стоявшія въ бухтѣ джонки несло по всѣмъ направленіямъ, одно изъ этихъ судовъ сѣло на наши канаты, сломало намъ бомъутлегарь, блинда-гафель и до того увеличивало напоръ на цѣпи, что ими разворотило себѣ корму; тогда сняли съ него двухъ японцевъ и джонка отнесенная отъ фрегата вскорѣ потонула. Послѣ этого при отдачѣ третьяго якоря навалила на правую скулу другая джонка, которая повредивъ форъ-руслень и едва держась на водѣ, была наконецъ отнесена отъ фрегата при перемѣнѣ теченія.»

«Для города Симоды, второй видъ прилива былъ самый пагубный; поднявшись сажени на три выше уровня, море покрыло все селеніе, нѣсколько минутъ виднѣлись однѣ крыши кумиренъ. Послѣдовавшій за этимъ отливъ наполнилъ бухту частями домовъ, джонокъ, цѣлыми крышами, домашнею утварью, человѣческими трупами и спасавшимися на обломкахъ людьми; все это неслось изъ города въ мутномъ потокѣ, съ неимовѣрною быстротою. Съ фрегата, котораго цѣпи дрожали, приготовлены были кругомъ концы, но несчастныхъ проносило мимо въ значительномъ отъ насъ разстояніи. Изъ всѣхъ ихъ намъ удалось спасти одну старуху, которую прибило къ борту фрегата. Около этого времени на городской башнѣ показался дымъ и по воздуху распространился сѣрный запахъ. За этимъ вторымъ валомъ, послѣдовали еще четыре, смывшіе слѣды существованія Симоды.»

«Приливъ и отливъ смѣнялись съ такой быстротою, что въ продолженіи полуминуты, глубина смѣнялась болѣе чѣмъ на сажень; лотовые едва успѣвали выкликать число футовъ и наибольшая разность въ уровняхъ малой и высокой воды доходила до $5^1/_2$ саженъ.

«Въ 12-мъ часу фрегатъ вертѣлся уже медленнѣе; но съ каж-

дымъ новымъ приливомъ его тащило къ сѣверному отмелому берегу, потому что якоря, которыхъ лапы были спутаны цѣпями при оборотахъ фрегата, уже болѣе не удерживали его на мѣстѣ. Вскорѣ послѣ этого, при одномъ изъ оборотовъ, мы были въ опасности сломать бушпритъ объ отвѣсный берегъ острова. Готовясь на всевозможное, приказано было перекрѣпить орудія, но команда не успѣла еще окончить этого дѣйствія, какъ фрегатъ начало кренить на лѣвую сторону; и наклоненіе сдѣлалось столь опаснымъ, что велѣно было просвистать всѣхъ на верхъ! «Казалось фрегатъ опрокидываетъ... Команда спасалась на правыхъ сѣткахъ, и въ этомъ положеніи еще была исполнена команда люки закрыть! За тѣмъ воцарилась тишина и только слышны были слова. «Да будетъ воля Божія»! «ребята не робѣйте». Фрегатъ лежалъ на боку и скрипѣлъ во всѣхъ частяхъ... Это казалось продолжалось около минуты... Съ новымъ приливомъ фрегатъ началъ подниматься, но вмѣстѣ съ этимъ изъ палубы послышались стоны. До начала землетрясенія, два орудія ближайшіе къ каютѣ, были поворочены вдоль борта, чтобы въ порты удобнѣе было принимать кабельтовы и бухтамъ дать больше мѣста; а когда крѣпившись просвистали на верхъ, то правое изъ этихъ орудій опрокинулось и убило попавшаго подъ него матроса Соболева, унтеръ-офицеру Терентьеву переломило ногу, а матросу Викторову оторвало ногу ниже колѣна. Когда фрегатъ всталъ и былъ опять на глубинѣ, на вахту доложили, что вода въ трюмѣ сильно прибываетъ, почему тотчасъ привели въ дѣйствіе всѣ помпы и въ то же почти время, въ небольшомъ разстояніи отъ борта всплыла часть киля. Спустя четверть часа, фрегатъ съ новою убылью опять наклонило; но меньше чѣмъ въ первый разъ, и съ прибылью еще придвинуло къ берегу. При слѣдующей за тѣмъ убыли, не смотря на то, что изъ воды показался даже штокъ якоря на цѣлый футъ и воды оставалось всего только 6 футъ, фрегатъ не кренило, а напротивъ сильнымъ теченіемъ подавало впередъ! Послѣ этого фрегатъ наклоняло еще три раза, но каждый разъ менѣе и менѣе. Эти колебанія моря продолжались до половины 4-го часа по полудни; фрегатъ остановился на глубинѣ 22 футъ, въ 10 саженяхъ

отъ подводныхъ каменьевъ. Въ трюмѣ воды прибывало около 2-хъ футовъ въ часъ. По осмотрѣ снаружи, оказалось, что оторванъ руль, переломившійся ниже головы, и большая часть старнпоста.»

«Въ это время вся бухта представляла жалкую картину разрушенія. По всему берегу, до высоты 3-хъ саженъ надъ обыкновеннымъ уровнемъ моря были разбросаны обломки судовъ и домовъ. Въ Симодѣ изъ 1000 разной величины зданій, всего осталось 12 полуразрушенныхъ домовъ.»

«Часть строеній была унесена въ море, другая придвинута къ подошвамъ горъ окружающихъ Симодскую долину. Эти же горы остановили и не малое число джонокъ, изъ которыхъ нѣкоторыя были занесены на цѣлую милю отъ берега. Сѣверовосточный уголъ бухты, противу селенія *Каки-Саки* тоже частью разрушеннаго, былъ полонъ изломанныхъ джонокъ, строеній и вообще разнаго имущества; все это, спертое здѣсь теченіемъ, составляло сплошную массу, которая служила какъ бы продолженіемъ берега. Здѣсь на слѣдующій день была найдена и часть нашего киля, съ фальшъ-килемъ, съ частью дейдвуда и съ двумя обшивочными досками. Гнѣздо старнпоста было пусто, но шипъ фалстарн-поста съ нѣсколькими щепами этого дерева, остался на своемъ мѣстѣ. По обмѣру всего этого куска, оказалось киля 80 футъ, а фальшъ-киля 90 ф., въ 4½ фута вышиною въ кормовомъ концѣ и въ 2 ф. въ переднемъ. Старнпостъ вѣроятно потонулъ вмѣстѣ съ рулемъ, оборвавшимъ съ собою всѣ петли, и ихъ тщетно искали въ продолженіи двухъ недѣль посредствомъ водолазнаго аппарата, по всему пути пройденному фрегатомъ 11 Декабря».

«Такимъ образомъ при ясномъ небѣ и маловѣтріи, на якоряхъ, лишь ужаснымъ колебаніемъ моря, фрегатъ приведенъ былъ въ крайне гибельное положеніе. Оставалось рѣшиться на килеваніе, но какъ не было никакой возможности исполнить этой работы въ Симодской бухтѣ, то необходимо было не въ дальнемъ разстояніи отъ нее найти другую закрытую гавань. Съ этою цѣлью, вмѣстѣ съ японскими чиновниками, посланы были съ фрегата два офицера, которые объѣхавъ сначала восточный, а потомъ западный берегъ полуострова Идзу, возвратились на фрегатъ

30 декабря и донесли, что въ 35 миляхъ отъ Симоды они открыли на W берегу совершенно закрытую и удобную для килеванія бухту Хеда и еще другую, ближайшую, Арари, въ одну изъ которыхъ я и рѣшился перейти при первой благопріятной погодѣ.

На пути своемъ офицеры эти встрѣчали множество разрушенныхъ домовъ въ селеніяхъ и обвалы скалъ, затруднявшіе переходы ихъ. По словамъ японцевъ, ужасные слѣды этого землетрясенія обозначились по всему восточному и южному берегамъ острововъ Нипона и Сикокфа. Огромный Оосака, нами только что оставленный, болѣе не существуетъ. Въ первый день землетрясеніе разрушило всѣ домы и строенія, а во второй наводненіе потопило окрестности и унесло остатки его. Между тѣмъ, для облегченія ослабленнаго фрегата, въ продолженіе 14-го, 15-го и 16 декабря свезли на берегъ всю артиллерію со станками, а послѣ этого подвели подъ кормовую часть прошпигованный парусъ. Работа эта много замедлялась постоянными W вѣтрами и зыбью. Послѣ этого течь уменьшилась на половину; вмѣсто 18 дюймовъ, стало прибывать только 9 д. въ часъ. Въ то же время на берегу составлялся запасный руль или потесь, и исправлялись гребныя суда. Пока отыскивалась бухта и фрегатъ готовился къ отходу, переговоры, возобновленные 14-го декабря, продолжались въ селеніи Какисаки и 28-го я передалъ японскимъ полномоченнымъ послѣднее мое рѣшеніе. На другой день, по возвращеніи офицеровъ, искавшихъ бухту, фрегатъ снялся, но несоразмѣрность носовой части фрегата противъ кормовой задерживала уклоненіе его подъ вѣтеръ и мы принуждены были опять бросить якорь. То же самое повторилось вечеромъ того же дня, и наконецъ, послѣ нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ, состоявшихъ въ перенесеніи тяжестей на корму и облегченіи носа, мы оставили Симодскую бухту 2-го января въ 8 часу утра, при умѣренномъ N вѣтрѣ. Въ одно время съ нами снялась джонка, комплектованная людьми изъ команды фрегата и взятая мною, по предложенію японцевъ, на случай спасенія людей, еслибъ въ морѣ течь усилилась. По выходѣ изъ Симоды, мы благополучно обогнули южный мысъ полуострова Идзу и стали подыматься къ сѣверу; пере-

мѣнные тихіе вѣтры заставили насъ три раза ворочать оверштагъ, причемъ фрегатъ очень хорошо слушался руля и часу въ пятомъ мы находились не болѣе какъ въ семи миляхъ отъ порта Арари, куда я надѣялся дойти еще до сумерокъ. Сдѣлавшійся же, въ это время противный вѣтеръ заставилъ насъ искать якорнаго мѣста въ открытой бухтѣ Матцу-Саки. Подойдя довольно близко къ берегу, мы не могли найти, однакожь, глубины; и какъ бухта эта оказалась открытою почти на половину компаса для западныхъ вѣтровъ, господствующихъ здѣсь зимою, то я счелъ небезопаснымъ въ ней оставаться и привелъ на правый галсъ, чтобы держаться подъ малыми парусами въ продолженіе ночи, непредвѣщавшей быть бурною. Перемѣнившійся въ 8 часовъ вѣтеръ отъ SWtW началъ свѣжѣть и разводить волненіе, отчего на фрегатѣ стала течь усиливаться. Въ исходѣ 10 часа, находясь отъ берега по счисленію въ 10 миляхъ, начали поворачивать черезъ фордевиндъ на правый галсъ, причемъ фрегатъ едва спускался подъ вѣтеръ и напоромъ волненія на потесь сорвало съ нея найтовъ и планку, удерживающую ее на своемъ мѣстѣ. Немедленно приступлено было къ исправленію потеси, и для увеличенія силы ея и лучшаго прикрѣпленія къ кормѣ, опустили ее въ средній портъ адмиральской каюты; вмѣстѣ съ тѣмъ, для уменьшенія хода, закрѣпили крюйсель и положили гротъ-марсель на стеньгу. По окончаніи этой работы, видя, что фрегатъ долженъ быть въ близкомъ разстояніи отъ берега, начали опять поворачивать черезъ фордевиндъ, закрѣпивши предварительно гротъ-марсель и положивъ на стенгу форъ-марсель съ фокомъ: фрегатъ, однакожь, не пошелъ подъ вѣтеръ и причиною этого была нарушенная соотвѣтственность между кормовою и носовою частью, которая при тихихъ вѣтрахъ не имѣла никакого вліянія, но при свѣжихъ вѣтрахъ и волненіи нисколько не позволяла ему уклоняться подъ вѣтеръ. Для уменьшенія давленія на скулу стали поворачивать съ наполненнымъ форъ-марселемъ, но и это не произвело никакого дѣйствія. Наконецъ, замѣчая въ темнотѣ близость берега, поставили гротъ-марсель, крюйсель и фокъ, чтобы поворотить оверштагъ; но фрегатъ взялъ ходъ при положеніи руля подъ вѣтеръ и при спускѣ стакселя не

пошелъ къ вѣтру. Тогда только оставалось, идя самымъ малымъ ходомъ, бросать безпрерывно лоть и, придя на глубину, отдать якоря, ибо по близости берега нельзя было дѣлать никакихъ дальнѣйшихъ испытаній. Въ ½ 3 часа доставъ 20 саженную глубину, закрѣпили немедленно паруса, отдали оба якоря и тотчасъ спустили брамъ-стенги въ ростры. Фрегатъ, по вытравленіи канатовъ, имѣлъ за кормою 9-саженную глубину. Въ этомъ положеніи оставались до разсвѣта, который намъ открылъ, что фрегатъ находился противъ извѣстной горы Фудзи, въ кабельтовѣ отъ пучиннаго прибрежья, по которому ходилъ сильный бурунъ. Вѣтеръ, дувшій вдоль берега, развелъ сильное волненіе и потому я велѣлъ немедленно спустить стенги, нижнія реи и отдать третій якорь.

На сопутствовавшей фрегату джонкѣ, подъ командою лейтенанта Энквиста, разорвался парусъ вблизи подвѣтреннаго берега, такъ что для спасенія команды оставалось только выброситься на песчаное прибрежье, тянувшееся на большое разстояніе къ сѣверу отъ фрегата, что въ продолженіе ночи и пришлось исполнить.

3-го января, старались, повозможности, облегчить корму фрегата отъ всѣхъ тяжестей и почти безпрерывно дѣйствовали помпами; такимъ же образомъ провели и четвертое число до вечера.

Такъ какъ вѣтеръ не стихалъ, а волненіемъ все болѣе и болѣе разслабляло фрегатъ, то, при усилившейся течи, вскорѣ дошедшей до 40 дюймовъ, нужно было принять мѣры для спасенія команды, если бы фрегатъ сталъ погружаться на дно. Передъ захожденіемъ солнца съ боканцевъ спущенъ былъ десятивесельный катеръ, который взялъ конецъ съ фрегата, перескочилъ подъ парусами черезъ буруны и былъ вытащенъ на берегъ при помощи собравшихся японцевъ. По концу была отправлена гичка съ шестью человѣками, и хотя бывшіе въ ней люди спасены, но ее вытащили съ большимъ трудомъ на берегъ. Поэтому предполагавшійся свозъ двухъ пострадавшихъ во время землятресенія больныхъ, лежавшихъ въ койкахъ, былъ отложенъ до слѣдующаго утра.

*

Ночь проведена въ безпрерывномъ дѣйствіи помпами при течи, которую одолѣвать было уже невозможно. Къ утру сила вѣтра нѣсколько уменьшилась, а потому былъ посланъ катеръ для отысканія заводи, удобной для высадки больныхъ и выгрузки вещей, нетерпящихъ пропуска черезъ воду. Между тѣмъ приготовляли плотъ изъ обломковъ киля, находившихся на шканцахъ, и поднявъ грота и фока рей, спустили съ ростъ гребныя суда на воду, не надѣясь, чтобъ фрегатъ продержался долго на водѣ и какъ, кромѣ того, ночью переправа людей въ бурунахъ представляла большую опасность, я рѣшился, наконецъ, свозить команду на берегъ.

Первые свезены больные съ медикомъ, священникомъ и церковною принадлежностью, за тѣмъ перевезена была казенная сумма съ шнуровыми книгами, шканечнымъ журналомъ и проч.; нижніе чины отправлялись партіями на барказѣ и посредствомъ тонкихъ концовъ вытаскивались черезъ буруны на берегъ. Къ 4 час. пополудни оконченъ перевозъ людей благополучно и послѣ того посланъ былъ барказъ забрать еще нѣсколько вещей, выложенныхъ на рострахъ; при послѣдней же поѣздкѣ буруны и вѣтеръ усилились до того, что нельзя было снять гребцовъ съ барказа и они на немъ ночевали, оставаясь внѣ буруновъ. 6-го января вѣтеръ и зыбь начали утихать и мы воспользовались этимъ временемъ, чтобы свезти нѣсколько ружей, два ящика патроновъ и часть багажа нижнихъ чиновъ. Въ это время вода въ трюмѣ подходила подъ самый кубрикъ, но фрегатъ, не имѣя орудій и весьма малое количество провизіи и воды, осѣдалъ менѣе нежели можно было предполагать.

Въ этомъ положеніи я хотѣлъ испытать еще одно предложеніе японцевъ—отбуксировать фрегатъ въ закрытый портъ Хедо, отстоявшій отъ насъ на 18 миль, и поставить его тамъ на мель. 7-го числа поутру японцы дѣйствительно собрали до 100 лодокъ и при сдѣлавшемся штилѣ стали буксировать фрегатъ, въ которомъ вода поднялась до одной трети высоты жилой палубы; въ продолженіи трехъ часовъ они отбуксировали фрегатъ миль на пять такъ что я началъ имѣть надежду на успѣхъ. Вдругъ, къ крайнему нашему удивленію и безъ малѣй-

шаго повода, мы увидѣли, что японскія лодки спѣшатъ покинуть фрегатъ и берутъ направленіе къ мѣстамъ, откуда прибыли. Остановить ихъ не представлялось никакой возможности; впрочемъ, вскорѣ объяснилась причина ихъ удаленія. Настигшій насъ минутъ черезъ 10 шквалъ отъ S развелъ быстро сильное волненіе, и мы находясь на лодкѣ, съ трудомъ успѣли уйти подъ парусомъ въ портъ Энаро. Вѣтромъ фрегатъ поворотило обратно и понесло къ прежнему мѣсту; вскорѣ мы его увидѣли опрокинутымъ сильнымъ буруномъ, разбивавшимся надъ его верхнимъ бокомъ. Заходъ солнца скрылъ отъ насъ дальнѣйшую участь фрегата и съ разсвѣтомъ мы не видали уже болѣе слѣдовъ его. Во время этихъ происшествій все производилось съ должнымъ порядкомъ и подчиненностью и я долженъ отдать полную справедливость распорядительности командира и усердію всѣхъ офицеровъ.

Не могу также умолчать о готовности японцевъ оказывать намъ всякое пособіе и снабжать насъ всѣмъ необходимымъ. Присланные немедля отъ правительства чиновники искренно сочувствовали нашему несчастью, устроивали наскоро домы, чтобъ прикрыть насъ отъ суровости зимняго времени и всѣми мѣрами старались облегчить наше положеніе. Если къ этому прибавить, что въ селеніи Міа-Сима, близь котораго мы вышли на берегъ, не оставалось ни одного дома неразрушеннаго землетрясеніемъ, то нельзя довольно похвалить ихъ человѣколюбивую о насъ заботливость. Чрезъ два дня мы отправились двумя партіями частью по большой ровной дорогѣ, ведущей изъ Міако въ Іедо, а частію по крутымъ горамъ въ прежде назначенный для нашего исправленія портъ Хедо. Тутъ, несмотря, что и это мѣсто потерпѣло отъ землетрясенія, мы нашли нарочно построенные для команды дома и большой храмъ съ пристройками, очищенный для офицеровъ. Здѣсь мы остаемся въ ожиданіи случая, который бы насъ могъ вывести изъ нашего затруднительнаго положенія.

Предъ отправленіемъ фрегата изъ Симоды я оставилъ тамъ капитана 2 ранга Посьета и надворнаго совѣтника Гошкевича. По

прибытіи въ Хедо, я былъ извѣщенъ имъ, Посьетомъ, о приходѣ въ Симоду американскаго пароходъ-фрегата «Поугатанъ.

Паровой фрегатъ Соединенныхъ штатовъ «Поугатанъ» прибылъ сюда, подъ командою капитана Макъ-Клюна, съ коммисаромъ, капитаномъ Адамсомъ, привезшимъ ратификацію японскаго трактата изъ Вашингтона. Какъ командиръ, такъ и всѣ офицеры принимали большое участіе въ нашемъ тягостномъ положеніи, снабдили насъ нѣкоторою провизіею и одеждою, сообщили газеты и извѣстія о неудачныхъ дѣйствіяхъ соединенныхъ отрядовъ противъ Петропавловска, предложивъ въ то же время отвезти насъ въ Шангай. Изъявивъ имъ искреннюю благодарность за сдѣланное намъ пособіе, я не счелъ благоразумнымъ въ теперешнихъ обстоятельствахъ переѣзжать въ Шангай.

Устроившись окончательно въ портѣ Хеда, мы получили много подарковъ отъ японскаго правительства, принявшаго на свой счетъ переѣзды и содержаніе наше въ продолженіе первыхъ десяти дней нашего бѣдствія. Японцы доселѣ снабжаютъ насъ рисомъ, рыбою, саки и сладкимъ картофелемъ въ изобиліи, такъ что вся команда пользуется совершеннымъ здоровьемъ и только съ нетерпѣніемъ выжидаетъ минуты своего возвращенія, чтобъ имѣть случай ревностно противостать врагамъ Престола и Отечества.

Подписалъ генералъ-адъютанъ вице-адмиралъ *Путятинъ*.

Участь команды была слѣдующая:

Часть ея отправилась въ наши владѣнія на шкунѣ Хеда, построенной своими средствами по чертежамъ изъ «Морскаго Сборника» въ бухтѣ Хеда. Послѣ многихъ весьма памятныхъ для нихъ минутъ, встрѣтивъ два раза непріятеля и счастливо избѣгнувъ его, эта часть команды достигла нашихъ владѣній благополучно. Другая часть на бригѣ «Вильямъ-Ренъ», тоже послѣ многихъ треволненій, добралась до Николаевска. Третья же часть, отправившаяся на бригѣ «Гретта» попалась въ плѣнъ непріятелю. На высотѣ мыса Елизавета бригъ «Грета» встрѣтился съ англійскимъ пароходомъ «Стиксъ» и, несмотря на всѣ старанія уйти, былъ взятъ имъ на буксиръ. Этой части команды фрегата «Діана» пришлось увидѣть Россію только по окончаніи войны.

О гибели военнаго транспорта «Волга».

14 мая 1855 г. транспортъ «Волга», снявшись съ кронштадтскаго рейда, слѣдовалъ на буксирѣ парохода «Тосна» до станціи Курсало, куда и прибылъ 15-го мая въ 10½ часовъ утра. Пароходъ отдалъ буксиры и транспортъ остался на якорѣ. Въ половинѣ втораго часа, при умѣренномъ NNO вѣтрѣ, транспортъ снялся съ якоря, имѣя лоцмана Еремея Яковлева для слѣдованія по назначенію; въ два часа обойдя 9-футовую банку, идущую отъ каменьевъ Сентаура, при нашедшемъ отъ NW порывѣ вѣтра, имѣя ходу до 4-хъ узловъ и бросая безпрерывно лотъ, транспортъ приткнулся къ двухъ-футовой банкѣ, идущей отъ острова Курсало и Таміо, гдѣ, несмотря на всѣ усилія сняться, простоялъ до 18-го мая, занимаясь разгрузкою на нанятыя гребныя лодки. Между тѣмъ о бѣдствіи транспорта дано было знать по телеграфу въ Свеаборгъ и 17-го мая присланъ изъ Свеаборга пароходъ «Надежный» съ лейтенантомъ Голенищевымъ для поданія помощи. По причинѣ постоянныхъ О-выхъ вѣтровъ и убыли воды на три фута, ниже ординарной, по указанію мѣстныхъ жителей и по собственному наблюденію командира, всѣ принятыя мѣры къ снятію транспорта съ мели были тщетны; во все это время течи въ транспортѣ не было замѣчено и, несмотря на свѣжіе вѣтры, онъ не имѣлъ ни малѣйшаго движенія, хотя было выгружено грузу около 7 тыс. пудовъ. Изъ чего командиръ транспорта капитанъ 1-го ранга Миллеръ 1-й заключаетъ, что судно врѣзалось плотно всѣмъ килемъ между каменьями. Въ это время, по сношенію командира съ Петсарскимъ телеграфомъ дано съ онаго знать, что непріятель 15-го мая, въ числѣ 27 судовъ, въ томъ числѣ 11-ти канонерскихъ лодокъ, находится на меридіанѣ Стирсудена. По этому извѣщенію 18-го мая въ 12 часовъ ночи посланъ былъ капитаномъ Миллеромъ на петсарскій телеграфъ прапорщикъ корпуса штурмановъ Якимовъ сдѣлать сигналъ въ Свеаборгъ о дозволеніи отправить грузъ, при приближеніи непріятеля, на вольныхъ лод-

кахъ. Въ 7 часовъ утра прапорщикъ Якимовъ прибылъ съ донесеніемъ, что три непріятельскія судна большаго ранга идутъ къ О-ту и одна канонирская винтовая лодка находится у Асп-э; по извѣстіямъ же отъ лоцмановъ, непріятель у Койвистъ Кирки взялъ двухъ лоцмановъ. Одно изъ трехъ мачтовыхъ непріятельскихъ судовъ, было усмотрѣно въ 4 часа, а въ 7 часовъ утра показалась винтовая канонерская лодка, которая, скрываясь за островами, приблизилась къ транспорту на разстояніи около 4-хъ миль. Стоя на мели и имѣя слишкомъ недостаточныя средства къ оборонѣ противъ непріятеля, командиръ транспорта, не заботясь уже о суднѣ, счелъ долгомъ спасти честь русскаго флага и команду транспорта, которую тогда же началъ перевозить съ ружьями и боевою амуниціею на пароходъ «Надежный», предварительно побросавъ орудія за бортъ, спасая кормовые флаги и гюйсы, секретныя бумаги, шнуровыя и сигнальныя книги, казенную денежную сумму, секретныя карты и шканечный журналъ; имущество же судовое, команды, офицеровъ и свое, по краткости времени спасти не успѣли. Въ $7^3/_4$ часа команда перевезена была на пароходъ «Надежный» и по разлитой по палубамъ транспорта смолѣ проведенъ въ крюйтъ-камеру стопинъ; видя же скорое приближеніе непріятеля, приказано было поджечь проводникъ въ крюйтъ камеру, и когда транспортъ былъ объятъ пламенемъ, капитанъ его сошелъ въ гичку и отправился на пароходъ, который уже снялся съ якоря и слѣдовалъ въ Фридрихсгамъ. Чрезъ часъ, по удаленіи отъ транспорта былъ видѣнъ взрывъ. Лейтенантъ Кострицынъ назначенный съ командою для выгрузки на берегъ груза, по внезапному появленію непріятеля, не успѣлъ прибыть на пароходъ и остался съ двумя унтеръ-офицерами и 24 рядовыми на островѣ Таміо. Грузъ транспорта, состоящій изъ 10 тысячъ пудовъ, перевезенъ на означенный островъ въ числѣ 7 тысячъ пудовъ для доставленія въ Свеаборгъ на вольныхъ лодкахъ. При этомъ капитанъ 1-го ранга Миллеръ присовокупилъ, что офицеры транспорта по примѣрной распорядительности, точному и быстрому исполненію его приказаній, подавали командѣ примѣръ хладнокровія и неусыпной дѣятельности, равно и команда транспорта, по неутомимому

усердію и потерѣ всего имущества заслуживаетъ вполнѣ внимание начальства. По осмотрѣ 19-го мая днища сгорѣвшаго транспорта, оказалось, что онъ сгорѣлъ до ватеръ линіи повалившись на правую сторону, лѣвая же сторона вышла изъ воды на 5 футовъ.

Большая часть казеннаго имущества, находившагося надъ водою, была поднята лоцманами и доставлена въ Свеаборгъ.

Въ военномъ судѣ капитанъ 1-го ранга Миллеръ на вопросъ коммиссіи, почему пароходъ «Тосна» не буксировалъ транспортъ далѣе острова Курсало, объяснилъ, что 15-го мая, подходя къ станціи Курсало, имъ, Миллеромъ, было сдѣлано командиру парохода «Тосна» письменнымъ телеграфомъ предложеніе, не можетъ ли вести транспортъ до станціи Лехте, такъ какъ непріятель можетъ занять Роченсальмъ? На что полученъ словесный отвѣтъ, что далѣе Курсало вести не можетъ. При положеніи якоря у Курсало пеленговали: каменья Харапаулъ SW37°, Сентауръ SW 53°, Муралода SO 11°, у двухфутовой банки, каменья Перзетникъ NW 35°, Сентауръ NO 22°, NO оконечность острова Муссаро SO 35°, W оконечность Вестеръ SW 38°, румбы компасные, склоненіе компаса 7° W. При снятіи транспорта съ якоря отъ Курсало, углубленіе онаго было: ахтеръ штевень 14 ф., форъ штевень 11 ф. 3 дюйма; при семъ поставлены марсели во всю стеньгу и кливеръ. При слѣдованіи транспорта ни вѣхъ, ни лоцманскихъ знаковъ по фарватеру не было, и по какимъ створамъ и примѣтнымъ мѣстамъ лоцманъ располагалъ курсами— ему, Миллеру, неизвѣстно. Но при снятіи съ якоря лоцманъ предупредилъ о перемѣнѣ курса, и курсъ SW½W былъ взятъ въ свое время; проходя же 9 футовую банку, привели по компасу на RW, а при нашествіи NW порыва находились отъ двухфутовой банки въ разстояніи менѣе ½ мили; команда и офицеры находились наверху, причемъ положено было полшлага на вѣтеръ, не предвидя никакой опасности; но какъ транспортъ коснулся мели, то тотчасъ приказано положить лѣво на бортъ и чрезъ это, судно хотя и миновало двухфутовую банку, но приткнулось къ ней и остановилось на RWNW. При нашедшемъ шквалѣ парусовъ перебрасопить не успѣли. Даглистъ въ это

ремя брали на катъ, а другой якорь не былъ отданъ потому, что въ самое время порыва вѣтра транспортъ уже приткнулся къ мели. Подозрѣній на лоцмана въ упущеніи и намѣреніи поставить транспортъ на мель и никакихъ другихъ, онъ, Миллеръ, не имѣетъ, а полагаетъ, что транспортъ привалило теченіемъ отъ N и нашедшимъ порывомъ отъ NW. Непріятельская канонерская лодка открылась у острова Варосъ при возвышеніи глаза 20 англійскихъ футовъ; приближеніе ея къ означенному острову, за островами Таміо, Кукіо и Угласъ-Таміо, ни съ марса, ни съ юта не было видно. Бывшіе на транспортѣ «Волга» офицеры показали согласно съ командиромъ, кромѣ лейтенанта Кострицына, который объяснилъ, что, по мнѣнію его, со стороны лоцмана было упущеніе въ томъ, что онъ привелъ поздно. Чтобъ снять транспортъ съ мели были употреблены слѣдующія средства: 1) спустили барказъ на воду, брамъ-стенги въ ростры и остальныя шлюпки съ боканцехъ; 2) завезли какъ съ носу, такъ и съ кормы верпы и стали тянуться правымъ галсомъ; и когда отъ всѣхъ этихъ усиленныхъ дѣйствій не было возможности стянуть судна съ мели, начали выгружать находившійся въ ономъ грузъ. Лоцманъ Курсальской станціи Еремей Яковлевъ, сопровождавшій транспортъ отъ острова Курсало по шхерамъ, подъ священническимъ увѣщаніемъ показалъ, что онъ не знаетъ какимъ курсомъ шелъ транспортъ, потому что фарватеръ извилистъ, и онъ правилъ по береговымъ примѣтнымъ мѣстамъ. Вѣтеръ сначала былъ NO, а когда подошли къ самому узкому мѣсту, сдѣлался N. Вѣхи хотя были поставлены, но безъ флаговъ; впрочемъ, по причинѣ солнечнаго тумана, который покрывалъ поверхность моря, вѣхъ ни онъ, ни бывшій съ нимъ ученикъ не видѣли, а онъ полагалъ, что находится сѣвернѣе, нежели оказалось впослѣдствіи; курсъ держали на сѣверный мысъ Питке-Котки и даже полурумбомъ выше; другихъ же створовъ на этомъ фарватерѣ нѣтъ. Командиръ парохода «Тосна», капитанъ-лейтенантъ Опочининъ, на вопросъ коммисіи, почему онъ довелъ транспортъ только до острова Курсало и отказался буксировать далѣе, объяснилъ, что ему предписано было главнымъ командиромъ Кронштадтскаго порта буксировать транспортъ шхерами до станціи

Питкопаса, гдѣ, оставя оный, слѣдовать съ пароходомъ къ Питерлаксу и привести на буксирѣ въ Кронштадтъ суда съ гранитомъ; онъ же, Опочининъ, находя неудобнымъ и небезопаснымъ для транспорта оставить его у Питкопаса, дозволилъ себѣ, въ противность предписанія, провести транспортъ до острова Курсало, но идти далѣе уже не считалъ себя въ правѣ, имѣя на своей отвѣтственности исполненіе другаго порученія.

Коммиссія военнаго суда находитъ, что остановка транспорта «Волга» на мели между Курсало и Таміо послѣдовала не отъ упущенія или неосмотрительности командира онаго, или кого другаго, а единственно отъ нашедшаго порыва вѣтра и оттого, что поставленные по этому весьма узкому фарватеру вѣхи безъ флаговъ не были замѣтны за отраженіями солнечнаго блеска на водѣ, а другихъ лоцманскихъ знаковъ вовсе не было. За симъ, такъ какъ транспортъ, стоя на мели, не имѣлъ средствъ отразить непріятеля въ случаѣ нападенія, то коммисія находитъ, что капитану 1-го ранга Миллеру, дабы не попасть съ командою и казеннымъ имуществомъ въ руки непріятеля, дѣйствительно оставалось одно крайнее средство—разгрузить транспортъ и, высадивъ команду, истребить самое судно, что и было имъ исполнено съ отличною распорядительностью и дѣятельностью, ибо прежде сожженія транспорта онъ спасъ большую часть груза, всю команду, шканечный журналъ, денежную сумму и многія другія казенныя вещи; посему коммисія, на основаніи Св. Морс. Уголов. постановленій, книги 1, ст. 108 и допол. къ 641 ст. 2 книги по 1-му прод. полагаетъ: капитана 1 ранга Миллера отъ всякой отвѣтственности по означенному дѣлу освободить, убытокъ же, происшедшій отъ гибели транспорта, сколько впослѣдствіи окажется, принять на счетъ казны; капитану 1 ранга Миллеру и офицерамъ транспорта выдать не въ зачетъ полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья за потерю собственности.

Главный командиръ Кронштадтскаго порта и, за тѣмъ, и морской генералъ-аудиторіатъ подтвердили мнѣніе коммисіи.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ 24 августа 1855 г., собственною Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала рукою

значится: Государь Императоръ Высочайше соизволилъ утвердить заключеніе генералъ-аудиторіата и повелѣлъ не считать капитану 1 ранга Миллеру бытности подъ судомъ препятствіемъ къ какимъ-либо наградамъ и денежнымъ производствамъ и объявить ему Монаршее благоволеніе за распорядительность, оказанную имъ при крушеніи транспорта.

Пароходъ «Астрабадъ».

Пароходъ «Астрабадъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Бочечкарова, слѣдуя въ Ново-Петровское укрѣпленіе и находясь, по счисленію отъ N-й оконечности острова Кулалы на W, въ разстояніи 48 миль, 4-го сентября 1856 г. сталъ на якорь по причинѣ свѣжаго противнаго вѣтра на глубинѣ 6 саженъ (грунтъ песокъ съ ракушкой) и поддерживалъ пары.

6-го числа въ 4 часа пополудни погода стихла и тогда, поднявъ пары, пароходъ слѣдовалъ на видъ острова Кулалы, чтобы, опредѣлясь имъ, удобнѣе было войти въ Тюкъ-Караганскій заливъ.

Командиръ въ своемъ донесеніи говоритъ: Тихая погода продолжалась недолго, чрезъ два часа задулъ сильный попутный вѣтеръ отъ WNW съ дождемъ; тучи покрыли небо и вскорѣ потомъ разразился одинъ изъ тѣхъ страшныхъ штормовъ, которые, къ счастью, не часто случаются. Парусовъ нести не было никакой возможности; машина, одерживаемая напоромъ громадныхъ волнъ на гребки колесъ, уже не дѣйствовала и пароходъ, неуходившій отъ волнъ, заливало.

«Единственнымъ средствомъ къ спасенію оставалось, придя на малую глубину, стать на якорь, и для того, не измѣняя курса (OSO) и въ 11½ часовъ придя на глубину 4½ сажени (грунтъ песокъ съ ракушкой) отданъ былъ плехтъ и вытравлено до 40 саж. каната; пришедши же на канатъ, пароходъ стало дрейфовать и сильно дергать канатъ, который постепенно травили;

брашпиль оказался совершенно негоднымъ, палы не держали, почему канатъ и обнесли кругомъ мачты; вскорѣ бросили другой якорь и вытравили его 25 саж., а плехту до 65 саженъ, что пришлось уже на 2½ саженяхъ глубины.

«7-го числа съ ½ 1 часа лопнула цѣпь плехтоваго каната отъ рыма на 3 сажени; тогда стали травить даглистовую цѣпь и вытравили ее до 50 сажень; но все-таки пароходъ дрейфовало. Глубина по лоту была 9 футовъ и стало бить о грунтъ. Въ ½ 1 часа вышибло руль, который и затонулъ вмѣстѣ съ оборвавшимися руль-талями.

«Въ ¼ 2 часа лопнула цѣпь даглистоваго каната отъ рыма на 10 саженъ; тогда, по неимѣнію якорей, пароходъ сильно потащило къ берегу, который, несмотря на мрачность, уже обозначился. Это былъ островъ Кулалы.

«Въ ½ 2 часа пароходъ перебросило за буруны въ 70 саженяхъ отъ берега и сильно било о дно, волненіе ходило черезъ бортъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе причинъ, которыхъ нельзя было устранить, попавъ на мель и не зная чѣмъ кончится страшная буря въ отношеніи къ пароходу, оставалось только думать о спасеніи людей и казеннаго имущества, въ томъ числѣ денежной почты (до 7 тысячъ рублей серебромъ), находившейся на пароходѣ. Но когда стали подтягивать бывшую на бакштовѣ судовую лодку, чтобъ завести на берегъ кабельтовъ съ дрекомъ, волненіемъ ее ударило такъ сильно о пароходъ, что разбило совершенно, а потому, для сообщенія съ берегомъ сначала переданъ былъ вплавь тонкій конецъ, а по немъ уже кабельтовы и дрекъ. Это трудное и опасное дѣло устройства переправы чрезъ страшный бурунъ, при весьма сильномъ теченіи вдоль берега (отъ NW) исполнено добровольно, съ примѣрной неустрашимостью унтеръ-офицерами, рулевыми и матросомъ Капустинымъ, который первый бросился за бортъ. За тѣмъ приступлено было къ переходу на берегъ. Генерала Бюрно и его малолѣтнюю племянницу перенесли первыми, а къ утру и всѣ переправились вмѣстѣ съ почтальономъ, денежной почтой, частью провизіи и необходимѣйшими вещами, которыя были сильно подмочены; такъ что въ первое время нечѣмъ было перемѣнить ни бѣлья, ни платья.

«Доносся объ этомъ печальномъ событіи, имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство о присылкѣ мнѣ отъ порта двухъ якорей съ канатами, запаснаго руля, лодки, желѣзныхъ листовъ и заклепокъ на случай задѣлки поврежденій въ подводной части, о чемъ еще судить не могу, потому что трюмъ полонъ воды, да и въ каютахъ ея много, отлить же нельзя по причинѣ буруна, безпрестанно поддающаго черезъ верхъ. Впрочемъ, грунтъ подъ пароходомъ мягкій и я полагаю, что, съ прибылью воды, которая теперь фута на 3 ниже ординарной, можно будетъ сняться. Вмѣстѣ съ симъ я извѣстилъ о положеніи моемъ коменданта Ново-Петровскаго укрѣпленія, котораго просилъ о присылкѣ ко мнѣ киргизскихъ кибитокъ, барановъ, кирпичнаго чаю и водки для команды. Генералъ Бюрно, для большаго спокойствія, перевезенъ на N-ую косу, въ казармы тюленьщиковъ, отъ которыхъ я получилъ небольшой четырерогій якорь съ канатомъ.

«Въ настоящее время пароходъ близко прибило къ берегу (между средней и сѣверной частью острова) и подводную часть заноситъ ракушкой. Больныхъ въ командѣ нѣтъ.»

Благоразумными мѣрами командира, «Астрабадъ» былъ снятъ безъ всякихъ поврежденій, за исключеніемъ брашпиля и даглистоваго клюза, а потому коммиссія и главный командиръ Астраханскаго порта положили: «случай постановки парохода «Астрабадъ» на мель, какъ происшедшій отъ непредвидѣнныхъ и неизбѣжныхъ причинъ, оставить безъ послѣдствій и не подвергая никого отвѣтственности; убытокъ отъ потери при этомъ случаѣ матеріаловъ и вещей принять на счетъ казны.

Морской генералъ аудиторіатъ подтвердилъ мнѣніе коммисіи и главнаго командира.

Столкновеніе паровой яхты «Александрія» съ клиперомъ «Джигитъ».

29 сентября 1856 года Государь Императоръ изволилъ дѣлать на кронштадтскомъ рейдѣ смотръ судамъ, отправлявшимся въ заграничное плаваніе. Клипера «Джигитъ», «Пластунъ», «Стрѣлокъ» и «Разбойникъ» стояли на якорѣ на восточномъ рейдѣ. Въ 11-ть часовъ утра съ отбывшаго отъ петергофской пристани парохода «Онега», на которомъ находился Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, сдѣланъ былъ сигналъ клиперамъ «Пластунъ», «Стрѣлокъ» и «Джигитъ» сняться съ якоря и лавировать по рейду; причемъ показано рандеву—Петергофъ. При тихомъ SW клипера снялись съ якоря: первымъ «Стрѣлокъ», потомъ «Джигитъ» и за нимъ «Пластунъ». «Джигитъ» несъ трисели, кливеръ и форъ-стенги-стаксель, направивъ курсъ къ Петергофу. До двухъ часовъ пополудни клипера лавировали, ложились въ дрейфъ, прибавляя и убавляя парусовъ. Вѣтерокъ свѣжѣлъ и переходилъ къ WNW. Въ 2 часа пароходъ «Александрія» подъ брейдъ-вымпеломъ Государя Императора, въ сопровожденіи пароходовъ «Невка» и «Фонтанка», съ большаго рейда пошелъ на малый. а съ малаго въ 1/4 3-го перешелъ на восточный и, подойдя къ клиперу «Разбойникъ», сталъ на якорь. Его Императорское Величество изволилъ посѣтить «Разбойникъ» и на катерѣ отправился обратно на пароходъ «Александрія». Клиперъ «Джигитъ», придя на разстояніе 8-ми кабельтовыхъ отъ клипера «Разбойникъ», на которомъ находился Государь Императоръ, намѣревался поворотить на другой галсъ,чтобъ не мѣшать пароходу «Александрія» на его пути въ Петергофъ. «Александрія» продолжалъ стоять на якорѣ близъ клипера «Разбойникъ». Встрѣтясь съ клиперомъ «Стрѣлокъ», шедшимъ контрагалсомъ, «Джигитъ» долженъ былъ пролежать еще нѣсколько тѣмъ же галсомъ и, миновавъ его, не надѣясь поворотить оверъ-штагъ, началъ поворачивать черезъ фордевиндъ; съ рулемъ на бортѣ, отдавъ бизань и гротъ-трисель дирикъ фалы, подтянувъ галсъ-оттяжки, съ заваленными гиками клиперъ медленно шелъ подъ вѣтеръ. Во время поворота пароходъ

«Александрія» снялся съ якоря и пошелъ въ Петергофъ, держа подъ носъ клипера, который успѣлъ уже спуститься на О-тъ. Видя, что пароходъ не можетъ пройти передъ носомъ клипера и какъ между курсами парохода и клипера было не болѣе 6-ти румбовъ, то привести къ вѣтру было уже невозможно, а чтобъ уменьшить столкновеніе, на «Джигитѣ» былъ отданъ форъ-трисель дирикъ-фалъ; на пароходѣ тоже положили руля, но было уже поздно—столкновеніе стало неизбѣжнымъ и черезъ нѣсколько мгновеній общаго тревожнаго ожиданія, «Джигитъ» и «Александрія» сошлись. Пароходъ задѣлъ своею трубою за бомъ-утлегарь и сломилъ его, бизань мачта задѣла за утлегарь—и то и другое полетѣло. На клиперѣ лопнули всѣ три ватеръ-штага, свернуло гребъ на форъ-штевнѣ до ватеръ-линіи и затонули бомъ-кливеръ и кливеръ-топсель. Тотчасъ по проходѣ парохода «Александрія», на «Джигитѣ» былъ отданъ даглистъ. Пароходъ «Александрія» также сталъ на якорь близь мѣста столкновенія. Въ $^3/_4$ 4 часа Государь Императоръ изволилъ сойти на катеръ и отправился на пароходъ «Невку» для слѣдованія въ Петергофъ. Во время столкновенія прапорщика корпуса флотскихъ штурмановъ Андреева, стоявшаго на мостикѣ парохода «Александрія», задѣло бомъ-утлегаремъ клипера и снесло въ воду. Несмотря на всѣ принятыя мѣры офицеръ этотъ погибъ. Его Высочество Генералъ-Адмиралъ приказалъ немедленно арестовать командира клипера, 17-го флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанта Ренненкампфа 1-го съ содержаніемъ на гауптвахтѣ впредь до приказанія, а для изслѣдованія случившагося столкновенія, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала была назначена слѣдственная коммиссія подъ предсѣдательствомъ начальника 1-й флотской дивизіи вице-адмирала фонъ-Шанца. Вскорѣ, вслѣдствіе послѣдовавшаго Высочайшаго повелѣнія, подвергнутъ съ 1-го октября аресту на гауптвахтѣ и командовавшій пароходомъ «Александрія» 3-го флотскаго экипажа лейтенантъ баронъ Гейсмаръ.

Между тѣмъ Инспекторскій Департаментъ Морскаго Министерства сообщилъ предсѣдателю слѣдственной коммисіи вице-адмиралъ фонъ-Шанцу Высочайшее повелѣніе слѣдующаго содержанія: Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ чтобы слѣдственная коммиссія, по дѣлу о столкновеніи клипера «Джигитъ»

съ паровою яхтою «Александрія, не дѣлая приговора виновнымъ, представила, однако, свое заключеніе изъ дѣла, въ морскомъ отношеніи, о дѣйствіяхъ каждаго изъ командировъ означенныхъ судовъ и о мѣрахъ, какія могли бы они принять къ избѣжанію столкновенія.

На предложенныя отъ слѣдственной коммисіи вопросы, командиръ клипера «Джигитъ» капитанъ-лейтенантъ Ренenкампфъ, въ дополненіе донесенія объяснилъ, что во время поворота вся команда находилась наверху, приказаніе же о поворотѣ было отдано имъ чрезъ старшаго офицера. Въ доказательство, что поворотъ клиперомъ былъ начатъ до полученія пароходомъ передняго хода, приводитъ то, что пароходъ продолжалъ находиться въ одинаковомъ положеніи, какъ и по отъѣздѣ Государя Императора на клиперъ «Разбойникъ»; пары на немъ выпускались и катера Его Величества еще не было на бакштовѣ. При совершившемся поворотѣ дирикъ-фалы были совершенно раздернуты, гафеля были въ отвѣсномъ положеніи, ноки имѣли уклонъ къ шхотовому углу. Когда клиперъ шелъ въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ круто, ходъ былъ отъ 3 до $3^1/_2$ узловъ, а при поворотѣ подъ форъ-триселемъ и кливерами до 6 узловъ; послѣ поворота имѣлъ намѣреніе лечь на правый галсъ въ бейдевиндъ.

Командовавшій пароходомъ «Александрія» лейтенантъ баронъ Гейсмаръ пояснилъ, что съ момента снятія парохода съ якоря и до момента столкновенія съ клиперомъ «Джигитъ» онъ во все время находился безотлучно на мостикѣ. Передній ходъ былъ данъ послѣ поднятія кливера, и когда пароходъ пришелъ на настоящій курсъ, кливеръ былъ спущенъ. Въ то время клиперъ былъ видѣнъ лежавшимъ бакштагъ на лѣвый галсъ. Что у клипера были отданы дирикъ-фалы заднихъ парусовъ, того съ парохода не было замѣчено. Съ момента, когда пароходъ тронулся впередъ и до положенія руля право на бортъ, прошло, какъ полагаетъ, около 8-ми минутъ. На вопросъ, по какой именно причинѣ онъ полагаетъ, что клиперъ желалъ пройти подъ корму пароходу, отвѣтилъ, что клиперъ шелъ однимъ курсомъ, а потомъ вдругъ началъ спускаться безъ всякой видимой причины, т. е. у него не было ни мели, ни судна впереди. На вопросъ,

почему, замѣтивъ клиперъ идущимъ по направленію на перерѣзъ пароходу, и находясь въ разстояніи $1^1/_2$ мили, не старался пройти у него подъ кормою, отозвался, что для того чтобы пройти у клипера подъ кормою, онъ долженъ былъ взять сначала курсъ S подъ носъ клипера, а потомъ уже O, подъ корму клипера; идя же на SO, если бы клиперъ не перемѣнялъ курса, то долженъ бы остаться по крайней мѣрѣ въ полукабельтовѣ, вправо отъ парохода. Причемъ присовокупилъ, что для того чтобы съ полнаго хода, т. е. 11 узловъ, вдругъ остановить машину и дать машинѣ полный задній ходъ, требовалось отъ 4 до 5 минутъ; что на мостикѣ во время происшествія стояли, кромѣ его, еще прапорщикъ Корниліевъ, двое рулевыхъ и на правомъ кожухѣ прапорщикъ Андреевъ; что, при столкновеніи клипера съ яхтою, онъ скомандовалъ: «нагнись!» что и исполнили прапорщикъ Корниліевъ и оба рулевые и тогда бомъ-утлегарь прошелъ у нихъ надъ головами; прапорщикъ же Андреевъ или не слышалъ его приказанія, или же нагнулся слишкомъ мало и былъ снесенъ за бортъ. Для избѣжанія столкновенія, положилъ право на бортъ и приказалъ отнюдь не уменьшать хода; но если можно, то прибавитъ; и когда уже разошлись, то остановилъ ходъ. Старшій офицеръ клипера «Джигитъ», 42-го флотскаго экипажа лейтенантъ Костыревъ подтвердилъ объясненіе командира судна, что поворотъ черезъ фордевиндъ начатъ былъ, когда еще пароходъ «Александрія», стоялъ на якорѣ. По объясненію механика парохода «Александрія», шт.-кап. Панкратьева, приказаніе о дѣйствіи машиной дается знать мгновенно посредствомъ рупора, помѣщеннаго на мостикѣ. 29-го сентября при снятіи съ якоря, ходъ былъ данъ впередъ постепенно до полнаго. Если не жалѣть механизма, то можно съ полнаго хода вдругъ остановить машину и дать колесамъ задній ходъ въ полминуты. Всѣ остальные офицеры и нижніе чины клипера подтвердили показанія командира. Кромѣ того, были собраны еще свѣдѣнія отъ всѣхъ лицъ, бывшихъ въ свитѣ Государя Императора.

На предложенный отъ слѣдственной коммисіи командиру клипера «Джигитъ», капитанъ-лейтенанту Ренненкампфу вопросъ: почему онъ, имѣя цѣлью удалиться отъ парохода «Александрія»,

не поворотилъ оверъ-штагъ, тѣмъ болѣе, что, зная чрезвычайную медленность поворота клиперовъ чрезъ фордевиндъ, могъ заключить, что, поворачивая чрезъ фордевиндъ, скорѣе попадетъ на пространство фарватера, по которому слѣдовало идти пароходу въ Петергофъ? Онъ отвѣтилъ, что какъ клиперъ передъ тѣмъ не поворотилъ оверъ-штагъ, то если бы и вторично такой поворотъ не удался, надобно было бы лежать этимъ курсомъ дальше, который велъ къ клиперу «Разбойникъ», гдѣ находился Государь Императоръ и около котораго стояли другіе пароходы, сопровождавшіе пароходъ «Александрія»; потому, находясь вынужденнымъ послѣ попытки поворота оверъ-штагъ, поворотить черезъ фордевиндъ, помѣшалъ бы пароходамъ въ слѣдованіи къ Петергофу. Поворачивая заблаговременно въ довольно дальнемъ разстояніи отъ пароходовъ, не стѣснялъ ихъ въ случаѣ съемки въ свободномъ движеніи, тѣмъ болѣе, что, по выпускаемымъ парамъ на пароходѣ «Александрія» не ожидалъ скораго движенія.

Командиръ парохода «Александрія» на вопросъ, почему онъ, снимаясь съ якоря, не руководствовался 253 ст. Морскаго Устава: «при встрѣчѣ съ парусными судами пароходъ долженъ во всѣхъ случаяхъ уступать мѣсто», отвѣтилъ: если бы клиперъ «Джигитъ» не перемѣнилъ курса, то пароходъ ему бы не мѣшалъ и они разошлись бы; онъ не могъ предвидѣть, что клиперъ начнетъ спускаться, когда пароходъ уже такъ близокъ отъ него.

По подробномъ разсмотрѣніи всѣхъ вышеизложенныхъ дѣйствій парохода «Александрія» и клипера «Джигитъ» коммисія заключила: если бы командующій пароходомъ «Александрія», взявши полный ходъ по принятіи Государя Императора, осмотрѣлся вокругъ, то изъ положенія клипера «Джигитъ» можно было понять, что онъ уже началъ поворотъ чрезъ фордевиндъ. Положимъ даже, что командующій пароходомъ, будучи въ разстояніи около 7-ми кабельтовыхъ отъ клипера, не понялъ этого движенія, то, увидѣвши потомъ, что онъ спускается по вѣтру, легко могъ миновать его безопасно даже по самому сомнительному пути, т. е. подъ носомъ положивши заблаговременно право руля; но ему слѣдовало, для большей вѣрности, какъ извѣстно всякому мор-

скому офицеру, пройти подъ его кормою. Таковыя уклоненія отъ курса весьма удобны съ судномъ, быстрымъ на ходу, сидящемъ около 4 футовъ и имѣющимъ подъ килемъ много воды. Всѣ эти выгоды давали въ этомъ случаѣ большое преимущество пароходу предъ клиперомъ «Джигитъ», подъ которымъ во время поворотовъ мутило воду. Поэтому рѣшительно все равно, какое бы движеніе ни дѣлалъ клиперъ, пароходъ всегда могъ отъ него уклониться, что вмѣнено и въ обязанность морскимъ уставомъ, ст. 253. «Пароходъ при встрѣчѣ съ парусными судами долженъ во всѣхъ случаяхъ уступать мѣсто». Что же касается командира клипера «Джигитъ», то, поворачивая чрезъ фордевиндъ, у него руль все время, отъ снятія съ якоря парохода «Александрія» былъ на бортѣ и потому онъ ничего не могъ предпринять, чтобы избѣгнуть столкновенія; но, лавируя по рейду, на которомъ находился пароходъ «Александрія» подъ брейдъ-вымпеломъ Его Величества Государя Императора и зная что пароходъ пойдетъ въ Петергофъ, онъ долженъ былъ употребить всѣ мѣры, чтобы не находиться на этомъ пути. По его рапорту видно, что онъ намѣренъ былъ исполнить это; но, не надѣясь на свой поворотъ оверштагъ, сталъ поворачивать чрезъ фордевиндъ. Между тѣмъ ему было извѣстно, что при этомъ поворотѣ, совершаемомъ около 8 или 10 минутъ, клиперъ опишетъ большой кругъ, который поведетъ его на пространство пути парохода въ Петергофъ; а поэтому онъ не долженъ былъ предпринимать его, но поворотить оверштагъ. Положимъ, что этотъ поворотъ не удался бы ему, то въ такомъ случаѣ оставалось еще одно послѣднее средство—бросить якорь. Это средство, какъ понятно всякому моряку, было бы одно изъ самыхъ непріятныхъ для молодаго командира въ присутствіи Государя Императора и лицъ сопровождавшихъ Его Величество. За тѣмъ, по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, была учреждена въ Кронштадтѣ временная коммисія военнаго суда, для постановленія приговора по дѣлу о столкновеніи 29 сентября клипера «Джигитъ» съ паровою яхтою «Александрія», подъ предсѣдательствомъ начальника 2-й флотской дивизіи вице-адмирала Митькова.

За тѣмъ 5 ноября, за № 2331, Директоръ Инспекторскаго Департамента, контръ-адмиралъ Краббе сообщилъ главному начальнику Кронштадтскаго порта Высочайшее повелѣніе о выпускѣ изъ-подъ ареста преданныхъ военному суду кап.-лейт. Ренешкампфа и лейт. барона Гейсмара.

На предложенные коммисіею военнаго суда вопросы подсудимые Ренепкампфъ и баронъ Гейсмаръ подтвердили данныя при слѣдствіи объясненія и объявили, что ничего къ оправданію своему дополнить неимѣютъ. Временная учрежденная при Кронштадтскомъ портѣ коммисія военнаго суда, по разсмотрѣніи этого дѣла нашла:

1) Клиперъ «Джигитъ» 29 сентября сего 1856 г., по сигналу Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала съ парохода «Онега», лавировалъ на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ съ клиперами «Стрѣлокъ» и «Пластунъ».

2) Пароходъ «Александрія», подъ брейдъ-вымпеломъ Государя Императора, возвратясь съ большаго кронштадтскаго рейда, остановился на восточномъ рейдѣ на якорѣ близь клипера «Разбойникъ».

3) Послѣ посѣщенія Государемъ Императоромъ клипера «Разбойникъ», пароходъ «Александрія», принявъ Его Величество, около 3-хъ часовъ по полудни, прошелъ подъ корму этого клипера и взялъ курсъ на Александрійскій телеграфъ, на R SO, при полномъ ходѣ 11 узловъ.

4) Клиперъ «Джигитъ», лежавшій отъ ораніенбаумскаго берега бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ на R NNW, подъ нижними парусами, при умѣренномъ вѣтрѣ съ порывами, переходившимъ отъ WSW къ WtN, пройдя разстояніе 8 кабельтовыхъ отъ клипера «Разбойникъ», намѣревался поворотить на другой галсъ, чтобы не быть на пути въ Петергофъ пароходу «Александрія», но, встрѣтясь съ клиперомъ «Стрѣлокъ», шедшимъ къ нему контрагалсомъ, пролежалъ еще тѣмъ же курсомъ около 3-хъ кабельтовыхъ.

5) Клиперъ «Джигитъ», не надѣясь поворотить оверъ штагъ,

началъ поворотъ черезъ фордевиндъ, подтянулъ бизань-оттяжку и отдалъ дирикъ-фалы.

6) Изъ показаній и положенія, въ какомъ видѣли клиперъ съ парохода, когда онъ далъ ходъ, коммисія заключила, что поворотъ клиперомъ «Джигитъ» былъ начатъ прежде.

7) При совершаемомъ клиперомъ «Джигитъ» поворотѣ, онъ и пароходъ «Александрія» сблизились на такое разстояніе, что командовавшій пароходомъ, положивъ право на бортъ, не могъ уже миновать клипера подъ его носомъ и столкновеніе оказалось неизбѣжнымъ. Предъ этимъ на клиперѣ, для уменьшенія удара столкновенія, при ходѣ его въ 6 узловъ, отданъ былъ фоковой дирикъ-фалъ.

8) Послѣ столкновенія, пароходъ и клиперъ оба бросили якоря. Государь Императоръ переѣхалъ на пароходъ «Невка».

9) Во время столкновенія бомъ-утлегаремъ клипера сшибло съ праваго кожуха парохода прапорщика корп. штурм. Андреева, котораго спасти не могли и онъ утонулъ. По подробномъ соображеніи обстоятельствъ дѣла, коммисія военнаго суда усматриваетъ, что командовавшій пароходомъ «Александрія» лейтенантъ баронъ Гейсмаръ, принявъ Государя Императора и снявшись съ якоря, не обратилъ должнаго вниманія на движеніе бывшаго на его пути клипера «Джигитъ», а чрезъ то не замѣтилъ своевременно совершаемаго клиперомъ поворота, не отвратилъ столкновенія, котораго могъ бы избѣгнуть, или, положивъ руля право на бортъ нѣсколько ранѣе, чѣмъ это было сдѣлано, или пройдя подъ кормою клипера, имѣя на это, какъ паровое судно, полную возможность.

Командиръ клипера «Джигитъ», поворачивая чрезъ фордевиндъ, имѣя руль на бортѣ и паруса соотвѣтствующими направленію вѣтра, значительно удалившись подъ вѣтеръ, не могъ ничего предпринять для избѣжанія столкновенія; но, лавируя по рейду, на которомъ находился пароходъ «Александрія», подъ брейдъ-вымпелемъ Государя Императора и предполагая, что пароходъ пойдетъ въ Петергофъ, долженъ былъ употребить всѣ мѣры, чтобы не быть на этомъ пути, а потому и не начинать поворота черезъ фордевиндъ, который сближалъ съ курсомъ парохода, но

поворотить оверъ-штагъ, а въ случаѣ неуспѣха въ этомъ поворотѣ, бросить якорь.

По изложеннымъ основаніямъ, коммисія военнаго суда находитъ, что столкновеніе клипера «Джигитъ» съ паровою яхтою «Александрія», произошло отъ недостаточнаго вниманія командовавшаго этою яхтою лейт. барона Гейсмара къ движеніямъ клипера и отъ несоблюденія предписанныхъ морскимъ уставомъ въ ст. 253 правилъ при встрѣчѣ парохода съ парусными судами, а со стороны командира клипера «Джигитъ» капитанъ-лейтенанта Рененкампфа 1-го въ ошибочномъ разсчетѣ въ своихъ дѣйствіяхъ. Почему, соображаясь со св. Мор. Уголов. Пост. кн. 1 ст. 7, 8, 79 и 372, приговорила лейтенанта барона Гейсмара отрѣшить отъ командованія судномъ, а капитанъ-лейтенанту Рененкампфу 1-му сдѣлать строгій выговоръ, лишивъ обоихъ ихъ половиннаго жалованья за время пребыванія подъ слѣдствіемъ и судомъ, безъ исправленія должности. Сверхъ того, съ лейтенанта барона Гейсмара, какъ виновнаго въ неотвращеніи столкновенія, взыскать за всѣ убытки, происшедшіе на обоихъ судахъ отъ поврежденій и потерь при столкновеніи.

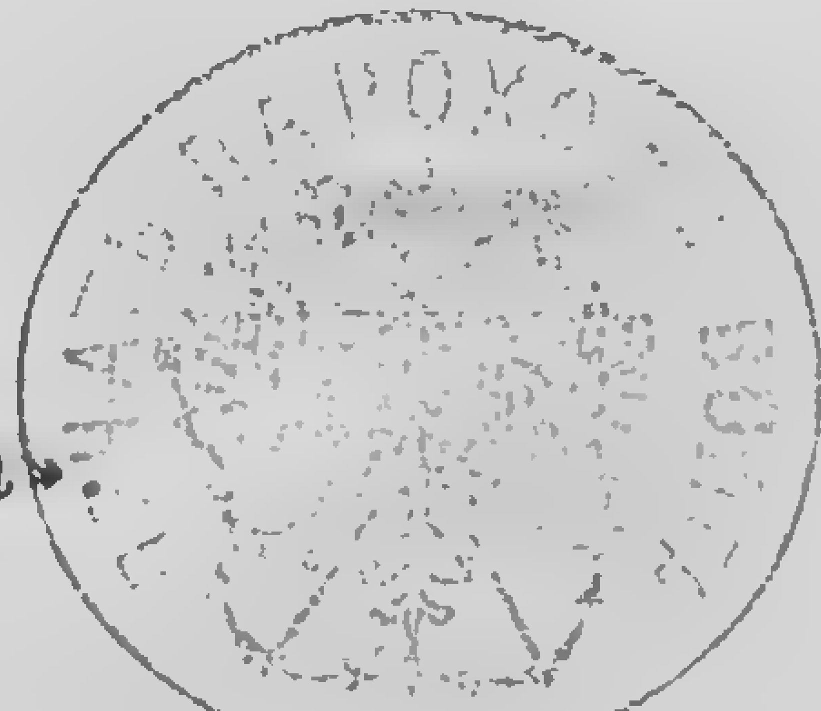
Главный командиръ Кронштадтскаго порта согласился съ мнѣніемъ коммиссіи; но, принимая въ соображеніе отлично усердную службу офицеровъ этихъ, начальствомъ засвидѣтельствованную, и какъ они были командирами судовъ Рененкампфъ 1-ый четыре, а баронъ Гейсмаръ три года, полагалъ барона Гейсмара отрѣшить отъ командованія судномъ; Рененкампфу объявить строгій выговоръ и взыскать съ обоихъ, за время пребыванія подъ слѣдствіемъ и судомъ до окончательнаго рѣшенія этого дѣла, половинное жалованье, такъ какъ они никакой обязанности по службѣ не исполняли; убытки же происшедшіе отъ столкновенія обоихъ судовъ, принять на счетъ казны.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ военно-судное дѣло, произведенное во временной коммисіи военнаго суда, учрежденной въ Кронштадтѣ, о столкновеніи паровой яхты «Александрія», бывшей подъ командою лейтенанта барона Гейсмара съ клиперомъ «Джигитъ», которымъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Рененкампфъ 1-ый, нашелъ, что командовавшій паровою яхтою

«Александрія», лейтенантъ баронъ Гейсмаръ, принявъ Государя Императора и снявшись съ якоря, не обратилъ надлежащаго вниманія на движенія бывшаго на его пути клипера «Джигитъ» и, вслѣдствіе этого, не замѣтивъ своевременно совершаемаго клиперомъ поворота, не отвратилъ столкновенія. Избѣгнуть онаго, лейт. Баронъ Гейсмаръ имѣлъ полную возможность, исполнивъ правила предписанныя въ статьѣ 253 морскаго устава при встрѣчѣ пароходовъ съ парусными судами. Командиръ клипера «Джигитъ» началъ поворотъ черезъ фордевиндъ въ то время, когда паровая яхта «Александрія» стояла на якорѣ подлѣ клипера «Разбойникъ»: приступивъ къ совершенію этого поворота, имѣя руль на бортѣ и паруса въ приличномъ для этого маневра положеніи, значительно уваливппись подъ вѣтеръ, капитанъ-лейтенантъ Ренпенкампфъ 1-ый не могъ уже ничего предпринять для избѣжанія столкновенія. Вслѣдствіе этого, морской генералъ-аудиторіатъ, признавая лейтенанта барона Гейсмара виновнымъ въ столкновеніи паровой яхты «Александрія» съ клиперомъ «Джигитъ», и принимая въ соображеніе, что имѣя счастіе командовать судномъ, на которомъ находились тогда священная особа Государя Императора и Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, онъ обязанъ былъ дѣйствовать съ большою осмотрительностью, положилъ: лейтен. барона Гейсмара, подлежащаго, согласно Св. Морс. Уголов. Пост. кн. 1-й ст. 78, 79 и 92, высшей мѣрѣ наказанія, опредѣленнаго въ статьѣ 372 этого свода, отрѣшить отъ командованія судномъ и взыскать съ него всѣ убытки, происшедшіе на обоихъ судахъ отъ поврежденій и потерь при столкновеніи; а капитанъ.-лейтенанта Ренненкампфа, неоказавшагося виновнымъ, освободить отъ суда и всякой отвѣтственности. Но, имѣя въ виду, что лейтенантъ баронъ Гейсмаръ, во время производства слѣдствія по настоящему дѣлу, болѣе мѣсяца содержался подъ арестомъ на гауптвахтѣ, что онъ съ отличіемъ служилъ на морѣ 14 кампаній и три года командовалъ судами, морской генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ подвергнуть участь подсудимаго барона Гейсмара на Монаршее милосердіе; и если Его Императорскому Величеству угодно будетъ смягчить положенную ему мѣру наказанія, то генералъ-аудиторіатъ полагалъ

бы вмѣнить подсудимому въ наказаніе содержаніе его подъ арестомъ на гауптвахтѣ и, сверхъ того, обратить на него взысканіе за всѣ убытки казны, происшедшіе при столкновеніи.

На представленномъ съ такимъ заключеніемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ Морскаго Генералъ-Аудиторіата, въ 17 день декабря послѣдовала собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація «Быть по сему».



Транспортъ «Америка».

Транспортъ «Америка», по распоряженію главнаго командира Кронштадтскаго порта, былъ назначенъ для отвоза разнаго груза въ Ревель; по готовности его утромъ 9 числа октября 1856 г. былъ съ малаго рейда отбуксированъ пароходо-фрегатомъ «Грозящій» за Толбухинъ маякъ. По случаю противнаго свѣжаго W и пасмурной погоды, транспортъ долженъ былъ остаться на якорѣ восточнѣе Лондонскаго маяка до 10-го числа. Утромъ же 10-го числа, при томъ же тихомъ вѣтрѣ, отправился по назначенію; не доходя острова Сескаря, встрѣтилъ 10, 11 и 12-го чиселъ свѣжій противный WNW и NW при температурѣ воздуха —4° по R. Не надѣясь на благонадежность судна, въ которомъ течь значительно увеличилась и доходила до 10 дюймовъ въ часъ, притомъ, не желая подвергать людей усиленнымъ работамъ, командиръ рѣшился спуститься въ Кронштадтъ и выждать болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ и впослѣдствіи выполнить свое назначеніе.

13-го числа въ 11 часовъ утра при NO отправился вторично; не доходя меридіана Экгольмскаго маяка, вѣтеръ стихъ и перешелъ къ SSW; въ 11 часовъ утра вѣтеръ сталъ усиливаться: приказано было взять всѣ рифы; въ исходѣ 7-го часа вечера вѣтеръ скрѣпчалъ, а потому закрѣпили форъ-марсель и крюсель. Транспортъ остался подъ гротъ-марселемъ и фока-стакселемъ. Замѣченная раньше течь въ транспортѣ стала значительно увеличиваться. Помпы начали дѣйствовать и дѣйствовали безостано-

вочно; люди отъ нихъ съ того времени не отходили, тѣмъ болѣе, что при усиливавшемся морозѣ—чего должно было ожидать въ это позднее время года—помпы могли застыть или совсѣмъ замерзнуть. Вѣтеръ продолжалъ крѣпчать, кренъ увеличивался, транспортъ по временамъ черпалъ сѣтками. Командиръ транспорта капитанъ-лейтенантъ Тироль сталъ опасаться, что тронется грузъ; между тѣмъ Экгольмскій маякъ закрылся; большой дрейфъ рѣшительно не позволялъ полагаться на счисленіе; оставалось искать какого-нибудь убѣжища за какимъ-нибудь островомъ. Въ 8 часовъ вечера транспортъ спустился и побѣжалъ на фордевиндъ, чтобъ укрыться за Гогландомъ. Гротъ-марсель былъ закрѣпленъ.

Не доходя Родшхера, отъ сильнаго порыва вѣтра лопнулъ стаксель-шхотъ, стаксель разорвало; послѣ сего былъ поставленъ глухо зарифленный гротъ-марсель.

Въ началѣ 12-го часа ночи, 14 октября, пройдя меридіанъ Родшхерскаго маяка, по сѣверную сторону, въ разстояніи отъ него около 2 миль, взятъ былъ курсъ NOtO½O; ходу было отъ 8½ до 9 узловъ. Въ это время былъ усмотрѣнъ верхній гогландскій маячный огонь, немного правѣе курса; но вскорѣ, отъ нашедшей сильной пасмурности съ дождемъ и градомъ, какъ Родшхерскій, такъ и верхній Гогландскій маяки закрылись. Транспортъ сильно валяло, рыскливость его доходила до 8 R. въ обѣ стороны. Громадное неправильное волненіе заливало судно; по палубѣ было невозможно ходить. Волненіемъ унесены за бортъ шлюпка съ боканцевъ, орудіе съ подвѣтреннаго борта и пелькомпасъ, стоявшій на мостикѣ.

Нижній Гогландскій маякъ открылся, когда транспортъ находился отъ него не болѣе какъ въ одной мили. Стали приводить на лѣвый галсъ: поставлены были триселя и штормовая бизань, а гротъ-марсель обрасопленъ на лѣвый галсъ и приказано поставить фокъ; но какъ фока - галсъ обледенѣлъ, то и нельзя было его осадить, да и было уже поздно: буруны ходили около судна и транспортъ вскорѣ почувствовалъ первый ударъ вблизи берега по западную сторону острова Гогланда, въ разстояніи около 2 верстъ отъ нижняго Гогландскаго маяка; вслѣдъ за этимъ послѣдовали еще два удара; трюмъ мгновенно наполнило

водою и вскорѣ транспортъ повалился на правый бокъ; страшное волненіе стало ходить черезъ него и буруны окончательно довершали разрушеніе транспорта. Предпринять что-либо къ спасенію людей было невозможно; оставалось покориться волѣ Всевышняго и выжидать болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ. Чрезъ полчаса находившійся въ трюмѣ лѣсъ выплылъ наверхъ и послужилъ средствомъ къ спасенію для нѣкоторыхъ изъ числа экипажа погибшаго транспорта. Всего спаслось: 3 офицера (въ томъ числѣ командиръ) и 74 человѣка нижнихъ чиновъ; а погибло: 4 офицера и 34 человѣка нижнихъ чиновъ.

До начала крушенія г. Тироль во время одного сильнаго размаха, когда съ боканцевъ съ правой стороны сорвало шлюпку и снесло съ подвѣтра за бортъ карронаду, не могъ устоять на скользкой палубѣ, упалъ и ушибъ обѣ ноги; послѣ этого случая распоряжался работою на транспортѣ большею частью старшій офицеръ мичманъ князь Мышецкій.

При крушеніи транспорта спаслись:

26 флотскаго экипажа командиръ транспорта капитанъ-лейтенантъ Тироль,
23 — — мичманъ князь Мышецкій,
24 — — — Мистровъ и 74 человѣка нижнихъ чиновъ.

Погибли: мичманъ Сергѣй Ванкевичъ,
— — Петръ Давыдовъ,
Корпуса флотскихъ штурмановъ: { подпоручикъ Якимъ Лебедевъ, прапорщикъ Дмитрій Кузнецовъ,
и 34 человѣка нижнихъ чиновъ.

Главный командиръ Кронштадтскаго порта 23 октября 1856 года получивъ телеграфически депешею извѣстіе директора Инспекторскаго департамента, что носится слухъ, что у острова Гогланда разбился военный транспортъ, предписалъ командиру пароходо-фрегата «Отважный» немедленно выйти на рейдъ и отправиться къ означенному острову, а въ случаѣ, если дѣйстви-

тельно найдетъ тамъ разбившійся транспортъ, то оказать всевозможную помощь.

Пароходо-фрегатъ «Отважный», подъ командою капитана 1-го ранга Вальронта, отправившись изъ Кронштадта 24 числа октября въ четыре часа по полудни, съ разсвѣтомъ слѣдующаго дня подошелъ къ восточной сторонѣ острова Гогланда. Вытребованный оттуда лоцманъ объявилъ, что команда погибшаго транспорта расположена въ лоцманской деревнѣ; тотчасъ посланы были десантные боты и команда, въ числѣ командира, 2-хъ оберъ-офицеровъ и 74 человѣкъ нижнихъ чиновъ принята на пароходъ; за тѣмъ въ 2 часа пополудни пароходъ пошелъ къ мѣсту крушенія транспорта по W сторону Гогланда и, осмотрѣвъ погибшій транспортъ, отправился въ Кронштадтъ, куда и прибылъ 26-го октября.

Транспортъ былъ найденъ вблизи берега по W сторону Гогланда, въ разстояніи около 2-хъ верстъ отъ нижняго Гогландскаго маяка. Подводная часть транспорта вся съ грузомъ совершенно разрушена на глубинѣ $2\frac{1}{2}$ саженъ, наровнѣ съ водою, покрыта обломками рангоута, разрушенными частями транспорта и множествомъ лѣса, составлявшаго грузъ транспорта. Вся эта масса страшно перепутана перлинями, такелажемъ, осколками рей, которыя съ обрывками и измочаленными парусами находились прижатыми къ берегу; кормовая часть съ половиною бизань-мачты опрокинулась впередъ въ верхъ ахтеръ-штевнемъ, безъ руля; носовая часть безъ подводной, отъ груза висящихъ якорей опрокинута впередъ до такой степени, что бушпритъ съ утлегаремъ лежитъ въ водѣ горизонтально, словомъ—крушеніе транспорта совершилось окончательно.

Транспортъ былъ оставленъ офицерами и командою въ 5 часовъ утра, а командиръ былъ снятъ съ него около 8 часовъ утра въ безчувственномъ состояніи.

Сообразивъ всѣ вышеизложенныя обстоятельства, коммисія нашла, что крушеніе транспорта «Америка», произошло отъ того, что г. Тироль, взявъ курсъ NOtO$\frac{1}{2}$O, кото-

рый, какъ видно по приложенной къ дѣлу картѣ, велъ транспортъ между гогландскими маяками прямо въ берегъ, не измѣнилъ своего курса къ сѣверу, а продолжалъ идти тѣмъ же курсомъ до самаго мѣста крушенія. Г. Тироль ссылается на южное постоянное теченіе изъ Нарвскаго залива, которое могло прижать его къ сѣвернымъ шхерамъ, и на нашедшую пасмурность. Если бы и дѣйствительно было такое теченіе, то на маломъ разстояніи перехода отъ Родшхера до сѣверной оконечности Гогланда, при $8\frac{1}{2}$ узлахъ, оно ни въ какомъ случаѣ не могло бы его прижать къ шхерамъ. Что же касается пасмурности, которая закрыла отъ него маяки, то это обстоятельство тѣмъ болѣе должно было его побудить къ перемѣнѣ курса, который былъ взятъ имъ въ то время, когда были видны родшхерскій и гогландскій огни, а потому коммисія крушеніе транспорта «Америка» относитъ къ слѣдствіямъ неправильныхъ дѣйствій командира капитанъ-лейтенанта Тироля. Почему мнѣніемъ своимъ и заключила: взыскать съ него, г-на Тироля, какъ весь происшедшій отъ крушенія транспорта казнѣ убытокъ, на какую сумму окажется, такъ и слѣдующіе офицерамъ полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья за потерю собственности, какъ изъ дѣла видно, что крушеніе произошло не отъ оплошности команды транспорта; сверхъ того взыскать и на обмундированіе нижнихъ чиновъ, если оное потеряно.

Для судопроизводства надъ капитанъ-лейтенантомъ Тиролемъ была назначена временная коммисія военнаго суда, подъ предсѣдательствомъ начальника 3-й флотской дивизіи вице-адмирала Шихманова. На предложенные отъ коммисіи военнаго суда вопросы капитанъ-лейтенантъ Тироль отвѣтилъ, что данныя имъ донесенія по слѣдствію о крушеніи транспорта «Америка», онъ подтверждаетъ всѣ, кромѣ курсовъ, показанныхъ имъ, можетъ быть, невѣрно, по неимѣнію шханечнаго журнала транспорта и карты, которые погибли при крушеніи. Показанія эти основаны были единственно на одной только слабой его памяти и, къ сожалѣнію, онъ не могъ повѣрить ихъ, лишившись старшаго штурманскаго офицера; то же самое долженъ сказать

относительно курса NOtO½O, взятаго при проходѣ Родшхерскаго маяка, который также могъ быть показанъ не совсѣмъ вѣрно въ данныхъ объясненіяхъ; такъ какъ при означенномъ курсѣ верхній Гогландскій маякъ, какъ онъ былъ усмотрѣнъ въ то время, находился значительно въ правой рукѣ отъ курса, то г. Тироль полагаетъ, что настоящій курсъ, которымъ шелъ транспортъ, былъ выше или сѣвернѣе показаннаго въ объясненіяхъ. По слѣдствію о крушеніи болѣе же дополнить ничего не можетъ.

Транспортъ Америка былъ пріобрѣтенъ въ морское вѣдомство въ 1830 году. Главныя размѣренія имѣлъ:

Длина между перпендикулярами	131	ф.
Ширина у брейтлейна безъ обшивки	30	—
Грузовой ватеръ-линіи съ обшивкой	32	—
Глубина интрюма.	14½	—
Водоизмѣщеніе	700	т.

По соображеніи изложенныхъ обстоятельствъ дѣла оказывается, что командовавшій транспортомъ «Америка» капитанъ-лейтенантъ Тироль, спускаясь ночью 15-го октября 1856 года отъ острова Родшхера при SW вѣтрѣ, по курсу на NOtO½O, взятому антретно въ разстояніи отъ двухъ до трехъ миль сѣвернѣе Родшхерскаго маяка, имѣлъ въ виду, что курсъ этотъ ведетъ на нижній Гогландскій маякъ; но допустивъ предположеніе, что послѣ стоявшихъ предъ тѣмъ нѣсколько дней сѣверо-западныхъ вѣтровъ было въ мѣстѣ означеннаго перехода теченіе отъ южнаго берега, полагалъ, что теченіе это, а также теченіе изъ Нарвскаго залива удалитъ курсъ къ сѣверу отъ нижняго Гогландскаго маяка, а вмѣстѣ съ тѣмъ и отъ оконечности острова Гогланда, и такимъ образомъ пройдетъ за оный благополучно. Но означенное предположеніе о существованіи южнаго теченія оказалось, по послѣдствіямъ, ошибочнымъ, и къ дѣйствительному убѣжденію въ этомъ теченіи не было достаточныхъ данныхъ. При показанномъ курсѣ NOtO½O транспортъ шелъ прямо на сѣверо-западный берегъ острова Гогланда, между его маяками,

гдѣ и произошло крушеніе съ вышеописанными послѣдствіями. Причиною несчастнаго случая коммисія военнаго суда находитъ неосторожность командовавшаго транспортомъ капитанъ-лейтенанта Тироля. Имѣя большую рыскливость при курсѣ, ведшемъ на оконечность острова, не видя на немъ маяковъ, имѣя ходу отъ $8\frac{1}{2}$ до 9 узловъ, слѣдовало бы привести на лѣвый галсъ нѣсколько прежде (для осмотра маячныхъ огней), чѣмъ было это сдѣлано, и именно тогда, когда транспортъ былъ отошедши отъ Родшхерскаго маяка около 7 миль, что было около половины перваго часа пополуночи 15-го октября. Но такъ какъ несчастіе случилось при плаваніи транспорта въ позднее осеннее время, въ пасмурную, холодную и бурную ночь, что затрудняло успѣхи въ работахъ, то обстоятельства эти коммисія признаетъ относящимися къ уменьшенію виновности, почему, руководствуясь сводомъ морскихъ уголовныхъ постановленій книги 1, статьями 78, 79 и 370-й приговорила: командовавшаго транспортомъ «Америка», капитанъ-лейтенанта Тироля, за неосторожность его въ плаваніи, бывшую причиною гибели судна, исключить изъ службы, удержавъ за время нахожденія подъ судомъ половину жалованія и, сверхъ того, подвергнуть, на основаніи той же книги ст. 57, взысканію за всѣ убытки, происшедшіе отъ крушенія транспорта, сколько окажется по приведеніи въ извѣстность, а равно на него же отнести вознагражденіе офицеровъ и нижнихъ чиновъ за потерю собственности при крушеніи транспорта.

Главный командиръ кронштадтскаго порта, принимая въ уваженіе прежнюю безпорочную и усердную службу командира и въ особенности хладнокровіе въ распорядительности, оказанное имъ до полученія ушиба обѣихъ ногъ, чрезъ что долженъ былъ передать распоряженіе старшему офицеру, мичману князю Мышецкому, и какъ г. Тироль и при болѣзненномъ его состояніи при самомъ крушеніи транспорта умѣлъ сохранить порядокъ и повиновеніе команды, что и способствовало при несчастномъ крушеніи транспорта къ спасенію команды и груза, полагалъ бы ходатайствовать предъ милосердіемъ Монаршимъ объ оставленіи сего штабъ офицера на службѣ съ переводомъ изъ флота въ

береговыя команды, дабы этимъ впредь лишить его возможности командовать судами и, по недостаточному его состоянія, освободить его отъ наложеннаго денежнаго взысканія.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ военно-судное дѣло, произведенное въ Кронштадтѣ, о крушеніи у острова Гогланда военнаго транспорта «Америка», бывшаго подъ командою капитанъ-лейтенанта Тироля 2-го, нашелъ, что дѣйствія капитанъ-лейтенанта Тироля, по управленію транспортомъ во все время плаванія совершенно согласны съ правилами морскаго искусства и хотя онѣ не могли быть повѣрены съ шханечнымъ журналомъ по случаю утраты онаго во время крушенія транспорта, но удостовѣряются единогласными показаніями мичмана князя Мышецкаго и команды транспорта и непредставляютъ никакого повода къ обвиненію командира капитанъ-лейтенанта Тироля.

Взятый имъ при переходѣ отъ Родшхера къ Гогланду курсъ NOtO$^1/_2$O былъ совершенно правиленъ; онъ велъ транспортъ на N оконечность острова Гогланда и на видъ нижняго Гогландскаго маяка, а потому капитанъ-лейтенантъ Тироль долженъ былъ его держаться. Хотя коммисія военнаго суда обвиняетъ, а главный командиръ Кронштадтскаго порта принимаетъ въ основаніе обвиненія Тироля то, что для осмотра маячныхъ огней онъ долженъ былъ привести нѣсколько прежде на лѣвый галсъ, но обвиненіе это тогда имѣло бы основаніе, если бы командиръ былъ совершенно увѣренъ въ своемъ мѣстѣ какъ въ моментъ уклоненія подъ вѣтеръ, спускаясь къ острову Гогланду, такъ и во время перехода къ этому острову до наступленія сильной пасмурности, скрывшей маяки и берега и совершенно лишившей уже транспортъ возможности опредѣлить свое мѣсто. Нѣтъ также положительнаго основанія согласиться въ томъ, что предположеніе Тироля о существованіи S теченія, которое облегчало ему проходъ около N оконечности острова Гогланда, оказалось будто бы ошибочнымъ по своимъ послѣдствіямъ; но при обстоятельствахъ сопровождавшихъ плаваніе транспорта, при темнотѣ ночи, морозѣ, дождѣ и градѣ съ пасмурностью, препятствовавшихъ разсматривать предметы, при крѣпкомъ вѣтрѣ, вол-

ненія и рысклизости, капитанъ-лейтенанту Тиролю, имѣя въ виду узкость прохода по сѣверную оконечность острова Гогланда и близость сѣверныхъ отмелей, необходимо должно было прежде придти на видъ берега, чтобы, увидѣвъ его и осмотрѣвшись, привести на лѣвый галсъ; а если бы онъ привелъ къ вѣтру ранѣе, то, имѣя еще менѣе увѣренности въ курсѣ и мѣстѣ своемъ, транспортъ могъ попасть на Лебядникову мель и другіе къ сѣверу лежащіе мели и каменья, и тогда не только потерпѣлъ бы совершенное крушеніе, но и самое спасеніе команды и хотя малой части груза было бы невозможно.

Находясь въ бѣдственномъ положеніи, капитанъ-лейтенантъ Тироль явилъ рѣшительность—достоинство, необходимое для морскаго офицера. Видя неминуемую гибель транспорта, онъ, несмотря на болѣзненное состояніе отъ ушиба ногъ, оказалъ похвальную распорядительность, принималъ съ самоотверженіемъ мѣры къ спасенію команды и послѣднимъ снятъ былъ съ транспорта въ безчувственномъ состояніи; поэтому генералъ-аудиторіатъ, не находя никакихъ упущеній со стороны капитанъ-лейтенанта Тироля по управленію ввѣреннымъ ему транспортомъ и не имѣя ни малѣйшихъ данныхъ къ его обвиненію въ гибели онаго, относитъ крушеніе транспорта къ обстоятельствамъ неотвратимымъ, отъ командира независящимъ и полагаетъ: а) капитанъ-лейтенанта Тироля, на основаніи Свода Морскихъ Уголовныхъ постановленій, книга 1, ст. 80 и 108, освободить отъ всякой по сему дѣлу отвѣтственности; б) убытокъ, происшедшій отъ потери транспорта, бывшаго на ономъ груза и разнаго казеннаго имущества, равно и всѣ издержки, употребленныя послѣ крушенія транспорта, при спасеніи съ онаго вещей, сколько окажется по приведеніи въ извѣстность, принять на счетъ казны; в) въ вознагражденіе за потерю собственнаго имущества выдать, на основаніи Свода Морскихъ Уголовныхъ постановленій, командиру транспорта и офицерамъ полугодовое, а нижнимъ чинамъ годовое жалованье, равно и слѣдующее имъ обмундированіе. Заключеніе сіе повергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

5-го августа 1857 года мнѣніе Генералъ-аудиторіата Высочайше утверждено.

Крушеніе парохода «Тосна».

Пароходъ «Тосна», подъ командою кап.-лейт. Опочинина, вышедшій изъ Кронштадта въ Нарву для перевозки роты Калужскаго пѣхотнаго полка, 25 іюля 1857 г., въ 11 час. пополудни попалъ на рифъ, идущій къ SO отъ острова большаго Тютерса. О случаѣ этомъ командиръ парохода «Тосна» отъ 25 іюля донесъ слѣдующее:

«Вчерашняго числа (24 іюля), выйдя въ полдень изъ Кронштадта для слѣдованія въ Нарву, ввѣренный мнѣ пароходъ ударился, въ 11 час. пополудни, о каменную гряду, неозначенную на картахъ и находящуюся по SO-ю сторону острова Большаго Тютерса, въ разстояніи отъ него не больше одной итальянской мили. Пароходъ отъ Лавенсарской башни имѣлъ курсъ на Тютерсъ и придерживался къ нему, избѣгая 5 футовой нейгрундской мели, лежавшей еще восточнѣе. Съ первымъ ударомъ о каменья, вода хлынула въ трюмъ, залила огонь въ печахъ и наполнила кормовую часть до самой палубы. Носъ парохода поднялся на $1\frac{1}{2}$ фута, а корма осѣла на дно на 12 фут. глубинѣ. Подъ лѣвымъ колесомъ видѣнъ камень не болѣе какъ на футъ подъ водою. Пароходъ пробитъ, вѣроятно, во многихъ мѣстахъ и потонетъ, если стащить его съ мели. Качать воду, оказалось безполезнымъ. Пробоины находятся подъ машиной и подъ котломъ; вода стоитъ въ пароходѣ вровень съ горизонтомъ моря. Надлежало стараться удержать пароходъ на мели, для чего были сейчасъ же завезены верпъ и якорь съ правой стороны. Работа эта была произведена на двойкѣ; вельботъ былъ отправленъ на берегъ за помощью. Онъ скоро возвратился, приведя съ собою нѣсколько лодокъ изъ деревни съ Тютерса. На этихъ лодкахъ начали перевозить на берегъ что было можно,

изъ казенныхъ и матросскихъ вещей, а также отправлены и два воспитанника Инженернаго училища.

«Между тѣмъ, въ ожиданіи помощи, спустили рангоутъ, отвязали паруса, изъ рей и гафелей сдѣлали подпоры, чтобъ воспрепятствовать, сколько можно, паденію парохода на бокъ; прорубили палубу подъ ахтеръ-люкомъ и достали провизію, какая была въ боченкахъ и не успѣла еще замокнуть. Въ то же время палили изъ пушекъ и жгли фальшфейеры. Во второмъ часу ночи, по перевозѣ вещей, приказалъ я перевезти и одну вахту нижнихъ чиновъ при офицерахъ; другая же вахта осталась на пароходѣ, при мнѣ и при вахтенномъ офицерѣ, съ достаточнымъ для перевоза ея, въ крайнемъ случаѣ, числомъ гребныхъ судовъ. Теперь, въ 4 часа по полуночи, вѣтеръ такъ же тихъ и пароходъ находится въ томъ же самомъ положеніи, какъ и въ моментъ удара».

Въ заключеніе своего донесенія кап.-лейт. Опочининъ пишетъ о превосходномъ поведеніи офицеровъ и команды, которые дѣйствовали съ неутомимымъ усердіемъ и въ строгомъ порядкѣ. Ушибленныхъ не было.

28 іюля, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, былъ отправленъ изъ Кронштадта на помощь къ пароходу «Тосна» пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», съ такелажмейстеромъ и необходимыми снарядами для снятія парохода съ мели. По вторичному донесенію капитанъ-лейтенанта Опочинина, отъ 29-го іюля, положеніе парохода, благодаря постоянно тихой погодѣ, не измѣнилось къ худшему, кромѣ небольшаго перелома въ кормѣ; но равно и мѣръ къ спасенію парохода предпринять было невозможно, по неимѣнію никакихъ для того средствъ на островѣ.

«Поэтому я, пишетъ капитанъ-лейтенантъ Опочининъ, озаботился наиболѣе удобнымъ помѣщеніемъ команды на берегу и перевозкою туда всѣхъ вещей, которыя можно было снять съ парохода. То и другое приведено къ окончанію. Между тѣмъ я приступилъ къ испытанію ничтожныхъ средствъ, имѣющихся подъ рукою, хотя и безъ надежды на успѣхъ. Прибывшій сего числа въ 7 часовъ утра пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» засталъ пароходъ «Тосна»

за работой. Приготовленъ былъ парусъ для подведенія подъ лѣвую сторону передней части парохода, какъ видимо наиболѣе поврежденной. Но какъ пароходъ именно этой стороною прижатъ къ большому камню, вдавившемуся въ обшивку, то надо было накренить судно на правую сторону. Усилія наши, однакожь, оказались напрасны.

По прибытіи на пароходъ «Тосна» командира пароходо-фрегата «Рюрикъ» и присланнаго съ подъемной машиной такелажмейстера, посланъ былъ водолазъ съ колоколомъ для осмотра поврежденій; но въ той части, которую водолазъ могъ осмотрѣть стоя, не оказалось другихъ поврежденій, кромѣ содранной мѣди. Это утверждаетъ меня въ мнѣніи, съ которымъ согласенъ и командиръ пароходо-фрегата «Рюрикъ» и такелажмейстеръ, что пробоины находятся въ самомъ днищѣ парохода, вплоть у каменьевъ, на которыхъ онъ стоитъ, и что, вслѣдствіе этого, пароходъ спасенъ быть не можетъ.

«Между тѣмъ катерами съ парохода «Рюрикъ» завезли подалѣе другой якорь парохода «Тосна», и есть надежда, что пароходъ удержится при осеннихъ погодахъ на банкѣ, гдѣ стоитъ теперь; и если кузовъ будетъ разбитъ, то машина и котелъ останутся на мѣстѣ и могутъ быть разобраны въ теченіе зимы со льда. Впрочемъ, подъемная машина останется при пароходѣ впредь до окончательнаго удостовѣренія въ невозможности спасти его. Команда расположена на островѣ Тютерсѣ частью въ палаткѣ на берегу, противъ парохода, гдѣ установленъ и камбузъ, частію въ деревнѣ, при вещахъ, снятыхъ съ парохода. Продовольствіе команды, несмотря на скудость средствъ острова, обезпечено и сверхъ того, «Рюрикъ» снабдилъ насъ провизіею. Въ командѣ больныхъ нѣтъ».

30 іюля возвратился въ Кронштадтъ парох.-фрег. «Рюрикъ». Командиръ его, капитанъ-лейтенантъ Баженовъ, донесъ, что команда парохода «Тосна» перебралась на островъ, спасаетъ съ парохода и перевозитъ на берегъ всѣ вещи, какія только возможно, но что къ спасенію самого судна мало надежды. Тогда по приказанію Его Высочества, былъ отправленъ къ мѣсту крушенія директоръ Общества поднятія со дна морскаго затонувшихъ судовъ и вещей,

купецъ Бритневъ для осмотра и рѣшенія, не въ состояніи ли общество содѣйствовать своими аппаратами къ снятію съ мели парохода.

Г. Бритневъ осмотрѣвъ все на мѣстѣ, 1-го августа возвратился въ Кронштадтъ и отказался отъ участія въ спасеніи парохода, находя это невозможнымъ. Вслѣдствіе чего отправленъ къ мѣсту крушенія парохода «Тосна» пароходо-фрегатъ «Отважный» съ тѣмъ, чтобы окончательно убѣдиться: осталась ли надежда къ снятію парохода съ мели и, если нѣтъ, то перевезти съ острова пароходную команду и спасенныя вещи въ Кронштадтъ, оставивъ на берегу не болѣе 4 часовыхъ для присмотра.

Актомъ, подписаннымъ капит. 1 ранга Валронтомъ, командиромъ парохода Отважный и капитанъ-лейтенантомъ Опочининымъ, составленнымъ на мѣстѣ крушенія парохода «Тосна» 11-го августа 1857 года, заключено: что къ снятію его съ мели въ настоящее время никакой надежды не предвидится, потому что пароходъ пробитъ во многихъ мѣстахъ подводной части каменьями, которые, проломивъ обшивку, выворотили мѣстами самый наборъ во внутрь парохода и вода свободно вливается въ пароходъ и наполняетъ его до верхней палубы, а въ самой кормѣ и выше палубы. Стащить пароходъ съ мели въ настоящемъ положеніи не допустятъ каменья, вошедшіе во внутрь обшивки и набора; но еслибъ даже и допустить возможность къ снятію его съ мели, то онъ неминуемо потонетъ, потому что поддержать его на водѣ нечѣмъ. Кренговать пароходъ на мѣстѣ крушенія для починки подводной части невозможно, вопервыхъ, потому, что мѣстность, на которой онъ стоитъ, слишкомъ открыта, а вовторыхъ, окружающіе его каменья въ отвѣсъ борта того не допустятъ, чему служатъ доказательствомъ продолжительный и безполезный опытъ кренгованія посредствомъ якорной машины, дѣйствовавшей съ одной стороны парохода, и завозовъ, взятыхъ за топы мачтъ съ другой. Принимая во вниманіе все вышеизложенное, положили, оставя пароходъ на двухъ завезенныхъ якоряхъ съ 30-ю саженями каната, закрѣпленнаго за кильсонъ подъ механизмомъ, для удержанія парохода на банкѣ, предоставить дальнѣйшую его участь волѣ Божіей, а команду и всѣ спасенныя

съ парохода вещи, перевезти въ Кронштадтъ, согласно воли начальства. На островѣ же, для присмотра за пароходомъ, оставить четырехъ надежныхъ рядовыхъ 23 флотскаго экипажа, снабженныхъ провизіею по май будущаго 1858 года и при нихъ двойку съ принадлежностями, удостоенную уже по ветхости въ негодность, но исправленную, по возможности, на Тютерсѣ. Къ спасенію оставшихся съ парохода частей механизма, какъ то: цилиндровъ съ фундаментами и поршнями, пароваго котла, вала съ колесами и нѣкоторыхъ другихъ вещей, покрытыхъ водою, предстоитъ возможность только въ томъ случаѣ, если, по прошествіи зимы и вѣроятнаго въ это время разбитія кузова, механизмъ и котелъ, по тяжести ихъ, останутся на банкѣ; тогда, пользуясь продолжительными тихими весенними погодами, можно будетъ приступить, при помощи мелкосидящихъ грузовыхъ судовъ, къ устройству на самой банкѣ простаго механическаго приспособленія для поднятія означенныхъ тяжестей.

По разсмотрѣніи слѣдственною коммисіею доставленнаго командиромъ парохода шханечнаго журнала и по повѣркѣ показанныхъ по журналу счисленій 24-го іюля, со времени отбытія парохода отъ Кронштадта до мѣста крушенія у острова большаго Тютерса и по проложеніи оныхъ по доставленнымъ отъ него же, командира, картамъ, нашли счисленія правильнымъ; опредѣленіе послѣднихъ пеленговъ Левенсарской башни въ 9 час. пополудни оказалось согласно съ веденнымъ счисленіемъ, а пеленги взятые въ три часа пополуночи 25 іюля соотвѣтствуютъ показанному въ журналѣ мѣсту крушенія парохода на траверзѣ NO оконечности означеннаго острова въ разстояніи $1\frac{1}{4}$ мили. На сдѣланные коммисіею въ дополненіе донесенія вопросы, командиръ парохода «Тосна», капитанъ-лейтенантъ Опочининъ 2-й, объяснилъ, что, пройдя траверзъ левенсарскихъ вѣхъ, не взялъ курса на настоящій нарвскій фарватеръ между вѣхами Намси и Нейгрундской потому, что, по разсчету плаванія, приходилось бы проходить настоящимъ Нарвскимъ фарватеромъ между означенными банками около полуночи, когда вѣхи не видны, равно и башня на Вигрундѣ, стоящая далеко отъ фарватера, не должна быть видна въ ночное время; банка же Намси, ближайшая къ

фарватеру, судя по картѣ, ничѣмъ не обозначена; къ сему надо прибавить, что пароходъ часто уклонялся отъ курса по неискуству рулевыхъ, которымъ, по причинѣ постояннаго плаванія между Петербургомъ и Кронштадтомъ, не случалось до того дня править по компасу; придерживали же къ острову Тютерсу для того, чтобы имѣть возможность укрыться за нимъ, если бы вѣтеръ засвѣжѣлъ съ сѣверной стороны, причемъ войти въ Нарву нельзя, а оставаться на рейдѣ съ такимъ пароходомъ, какъ «Тосна», опасно. Островъ Тютерсъ увидѣли за $^1/_2$ часа до прихода на его траверзъ; курсъ отъ Лавенсарскихъ вѣхъ предположенъ былъ въ одной милѣ лѣвѣе острова, и такъ какъ, по темнотѣ ночи, берегъ казался ближе чѣмъ былъ въ самомъ дѣлѣ, то и взяли на полърумба лѣвѣе за нѣсколько минутъ до удара о каменную банку, непоказанную на картѣ. Имѣя для руководства въ плаваніи карты, составленныя по новѣйшимъ съемкамъ, на коихъ островъ Тютерсъ показанъ со всѣхъ сторонъ приглубымъ и доступнымъ и, сверхъ того, долженствуя, по самому свойству парохода, плавать всегда вблизи береговъ, онъ, Опочининъ, считалъ проходъ возлѣ Тютерса не только безопаснымъ, но даже обязательнымъ для такого парохода, какъ «Тосна», и не могъ подозрѣвать 4 футовой банки на томъ мѣстѣ, гдѣ карта показываетъ 9 и 13 саженъ и гдѣ ближайшая къ острову 23 фут. банка обозначена очень ясно. Самыя же карты получены были изъ Гидрографическаго Департамента Морскаго Министерства передъ самымъ началомъ кампаніи. Бывшій на пароходѣ старшимъ штурм. офицеромъ, прапорщикъ Капустинъ, подтверждая объясненіе командира парохода, присовокупилъ, что причиною крушенія парохода была неточность карты, на которой показано 9 саж. глубины въ томъ мѣстѣ, гдѣ пароходъ встрѣтилъ 4 футовую банку. Обстоятельства же, сопровождавшія крушеніе были слѣдующія: ночь была довольно темна, погода совершенно тихая, небо и горизонтъ ясны. Въ $^3/_4$ 11 часа командиръ подошелъ къ компасу, гдѣ онъ, Капустинъ, находился для наблюденія за рулевымъ, и подозвавъ вахтеннаго начальника, мичмана Валицкаго, приказалъ взять курсъ на полърумба влѣво, ибо островъ, по темнотѣ ночи, казался ближе, чѣмъ былъ въ самомъ дѣлѣ;

только что приказаніе это было исполнено, какъ пароходъ получилъ сильный ударъ въ носовую часть и, покачнувшись вправо, а потомъ влѣво, остановился. Командиръ скомандовалъ: «стопъ машина!» и видя, что корма погружается, приказалъ спускать шлюпки и качать воду. Онъ же, Капустинъ, смѣривъ, по приказанію командира, глубину передъ носомъ и подъ кормою, нашелъ у форштевня 4 ф., а у ахтерштевня 13½ фут.. Тогда, убѣдившись, что пароходъ стоитъ твердо на каменьяхъ, командиръ приказалъ промѣрять впереди на двойкѣ, причемъ вокругъ парохода и впереди онъ, Капустинъ, нашелъ все каменья, а глубину постоянно увеличивающуюся; тогда приказано было завести верпъ, который и брошенъ саженяхъ въ 20 впереди парохода, на глубинѣ 10 ф. Перлинь на пароходѣ выбрали въ тугую и по перляню приказано было завести правый якорь съ цѣпью, такъ далеко, какъ сила хватитъ. Посему якорь былъ брошенъ на разстоянія 10 саж. отъ клюза, на глубинѣ 8 футовъ. Мичманъ Валицкій объяснилъ, что, послѣ опредѣленія мѣстонахожденія парохода въ 9 часовъ вечера, приказано было держать курсъ SWtW, который былъ перемѣненъ за нѣсколько минутъ до удара, потому что, основываясь на картѣ, никакой опасности на этомъ курсѣ предполагать было нельзя и самый курсъ перемѣненъ былъ имъ, Валицкимъ, по приказанію командира, находившагося все время наверху. Причиною бѣдствія онъ считаетъ также единственно неточность картъ. При случившемся бѣдствіи ему, Валицкому, отданы были приказанія: остановить ходъ машины, вызвать команду на верхъ, спустить шлюпки и качать воду; когда же убѣдились, что корма погрузилась до палубы и пароходъ всѣмъ кузовомъ сталъ на каменья, тогда велѣно было на двойкѣ завозить верпъ и якорь, а вельботъ съ прапорщикомъ Екимовымъ былъ посланъ на берегъ за помощью. Между тѣмъ, начали палить изъ пушекъ, жечь фальшфейеры; команда занята была спусканіемъ рангоута, отвязкою парусовъ и доставаніемъ изъ трюма вещей и провизіи. По прибытіи съ берега лодокъ во 2-мъ часу ночи, начали грузить на нихъ вещи, сперва казенныя, потомъ матросскія и офицерскія. Окончивъ нагрузку, лодки въ 4 часа отправлены на берегъ съ

первою вахтою людей и всѣми офицерами, исключая командира и его, Валицкаго, какъ начальника 2-й вахты, которая оставалась на пароходѣ. Оставшимся людямъ данъ былъ отдыхъ, послѣ котораго занимались снятіемъ вещей съ парохода, что и продолжалось во всѣ остальные дни. Прапорщикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Якимовъ, инженеръ-механикъ Гарновскій, мичманъ Макаровъ и всѣ нижніе чины парохода подтвердили эти показанія. За тѣмъ капитанъ-лейтенантъ Опочининъ, представляя въ слѣдственную коммисію, по ея требованію, вѣдомость о вещахъ, спасенныхъ съ парохода «Тосна» и сданныхъ уже въ Кронштадтъ, а равно и о тѣхъ, кои не отысканы въ трюмѣ или размыты водою, присовокупилъ, что казенныя бумаги, книги, карты и навигаціонные инструменты всѣ спасены. На мѣстѣ же крушенія остались два якоря, каждый съ 30 саженями каната, закрѣпленнаго подъ фундаментомъ машины, и на которыхъ стоитъ пароходъ, фундаментъ и рамы машины съ цилиндрами и поршнями, валомъ, колесами и паровой котелъ. Къ спасенію сихъ вещей можно имѣть надежду только въ такомъ случаѣ, если осенними бурями пароходъ не будетъ сорванъ съ якорей и не потонетъ на большой глубинѣ. Снятые же съ парохода мебель и каютные уборы большею частью совершенно испорчены водою, равно какъ и собственныя офицерскія вещи, изъ которыхъ многія, находившіяся въ придѣланныхъ къ бортамъ рундукахъ и шкапахъ, потеряны безвозвратно.

Гидрографическій Департаментъ Морскаго Министерства на запросъ коммисіи увѣдомилъ, что вообще на всѣхъ оттискахъ карты № А-з Нарвской губы, изданія 1848 г., изъ числа которыхъ одинъ экземпляръ отпущенъ былъ изъ Гидрографическаго Департамента на пароходъ «Тосна»; 4-хъ футоваго каменнаго рифа въ разстояніи 1¼ мили къ SO отъ юговосточной оконечности Большаго Тютерса не показано, а равно и объявленій о предосторожности отъ упомянутаго рифа, или наставленій для руководства въ плаваніи близь береговъ большаго Тютерса, послѣ выпуска означенной карты не было. Слѣдствіе это, разсмотрѣнное кронштадтской коммисіею военнаго суда, найдено

правильнымъ и за тѣмъ передано ею на усмотрѣніе главнаго командира Кронштадтскаго порта.

Главный командиръ Кронштадтскаго порта, находя капитанъ-лейтенанта Опочинина въ крушеніи парохода невиновнымъ, передалъ это дѣло въ генералъ-аудиторіатъ.

Генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о крушеніи парохода «Тосна», нашелъ: 1) взятый командиромъ парохода для слѣдованія въ Нарвскій заливъ курсъ, основаннымъ на правильномъ соображеніи предстоявшаго ему плаванія и на качествахъ ввѣреннаго ему парохода. Крушеніе его на 4-хъ футовомъ каменномъ рифѣ, въ разстояніи $1\frac{1}{4}$ мили отъ юговосточной оконечности острова Большаго Тютерса произошло отъ неозначенія каменьевъ этого рифа на картѣ № А-з Нарвскаго залива, отпущенной изъ Гидрографическаго Департамента. 2) Распорядительностью командира спасена большая часть казеннаго имущества парохода. 3) Въ дѣлѣ не имѣется положительныхъ свѣдѣній о томъ, лишились ли командиръ, офицеры и команда своей собственности во время крушенія, а также на какую сумму простирается убытокъ казны, происшедшій отъ гибели парохода. 4) Изслѣдованія о лицахъ, виновныхъ въ неназначеніи на картѣ каменьевъ еще не было произведено. Вслѣдствіе всѣхъ сихъ соображеній генералъ-аудиторіатъ положилъ: 1) командира парохода «Тосна» освободить отъ отвѣтственности за крушеніе. 2) Буде командиръ, офицеръ и команда при крушеніи лишились своей собственности, то, согласно съ Сводомъ Морск. Угол. постановленій, выдать офицерамъ полугодовые, а командѣ годовые оклады жалованья и, сверхъ сего, нижнимъ чинамъ обмундированіе, если оное также потеряно. 3) Убытокъ казны, происшедшій отъ крушенія парохода «Тосна», по приведеніи онаго въ извѣстность, обратить ко взысканію съ виновныхъ въ неозначеніи на картѣ Нарвскаго залива каменнаго рифа у острова Большаго Тютерса, когда виновные въ семъ упущеніи будутъ изслѣдованіемъ открыты. Заключеніе сіе представить на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоизволеніе. Въ 28-й день октября на этомъ рѣшеніи послѣдовала слѣдующая резо-

люція Его Высочества Генералъ-Адмирала: «Высочайше утверждено; но убытки казны не взыскивать».

Транспортъ «Гапсаль».

Транспортъ «Гапсаль», подъ командою капитанъ-лейтенанта Эриксона, назначенъ былъ для отвоза изъ Архангельска въ Кронштадтъ груза, состоявшаго изъ дѣльныхъ инструментовъ и неупотреблявшихся при Архангельскомъ портѣ матеріаловъ, какъ то: желѣза, стали и бакаута.

6-го августа 1857 года въ исходѣ 8-го часа пополудни транспортъ «Гапсаль», поставя марселя въ 2 рифа и фокъ, снялся съ якоря и пошелъ въ море, взявъ курсъ по компасу на R NNW; 12 августа командиръ транспорта капитанъ-лейтенантъ Эриксонъ, возвратясь съ транспортомъ къ Архангельскому порту, донесъ главному командиру слѣдующее: лавируя въ параллели Орловскаго маяка и орловскахъ банокъ при NNW-омъ марсельномъ вѣтрѣ, временно съ дождемъ и при пасмурной погодѣ, имѣя марсели въ 2 рифа, стаксели и бизань, около $^1/_2$ 4 часа утра 10-го августа, поворотилъ чрезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ и опредѣлилъ свое мѣсто на картѣ по пеленгамъ Орловскаго маяка на NW 55°, и по этимъ пеленгамъ находился въ 5 миляхъ отъ Орловскаго маяка. Къ 4 часамъ сдѣлалась пасмурность. Въ 5 часовъ наткнулись на рифъ большой орловской банки, почему тотчасъ положили руль лѣво на бортъ, но уже транспортъ не слушалъ руля; послѣ того получили нѣсколько ударовъ и на третьемъ ударѣ сломило руль; голова руля осталась на мѣстѣ, а нижняя часть въ водѣ держалась плашмя на одной рулевой цѣпи, которую впослѣдствіи теченіемъ и волненіемъ оторвало. Воды въ трюмѣ оказалось 24 дюйма, которую откачали до 7-и дюймовъ. Находясь съ транспортомъ въ самомъ гибельномъ положеніи, Эриксону удалось, съ помощью офицеровъ, ободрить команду

и избавиться этимъ отъ вѣрной смерти и гибели судна, и обрасопивъ паруса, пройти всѣ банки, окружавшія транспортъ въ самомъ близкомъ разстояніи. Безъ руля, правя парусами, стали держать къ SW, по направленію къ берегу Трехъ Острововъ. Въ ½ 10 часа пополуночи стали на якорь по S-ую сторону острова Вешняка, на глубинѣ 12-и саженъ, грунтъ крупный песокъ. 11-го августа въ 8 час. утра, когда вѣтеръ стихъ, вставили на мѣсто, изготовленную изъ крюйсъ-стеньги и досокъ потесь, для устройства которой была употреблена запасная крюйсъ-стеньга; въ ея шлагтовную дыру вставленъ былъ крѣпкій березовый брусокъ, къ этому бруску съ обѣихъ сторонъ и къ окружности самой стеньги были присоединены двѣ дубовыя доски (длиною 10, шириною 2 фута, толщиною 3 дюйма, которыя къ вышепомянутому бруску были крѣпко пришиты большими гвоздями; между досками, для остойчивости потеси, уложили 16 пуд. чугуннаго 2 пудоваго балласта; а чтобы онъ не выпадалъ, то закрыли его со внѣшнихъ открытыхъ сторонъ досками. Къ верхней части лопасти и въ обхватъ стеньги была прибита изъ стараго отбора разогнутая рулевая петля.

Окончательно же лопасть со стеньгою была скрѣплена надежными четырьмя найтовами. Отъ надежныхъ найтововъ, закрѣпленныхъ выбличочными узлами, по обѣ стороны оставлены найтовныя же широкія петли, въ бухты которыхъ взяты два перлиня въ 4 дюйма и закрѣплены сами за себя прямыми бензелями. Отъ средины стеньги взятъ двумя выбличочными узлами перлинь, разнесенъ вдвое по верхней части стеньги къ топу и въ пяти мѣстахъ положенными найтовами скрѣпленъ, а оставшіеся концы перлиня служили для поднятія передняго конца потеси отъ воды, и поданныя въ гельмъ-портъ были закрѣплены на вымбовкахъ, положенныхъ поперегъ на палубѣ; а чтобы, при дѣйствіи потесью, она не отходила далеко въ сторону, заложены еще на топѣ съ обѣихъ сторонъ хватъ-тали, которыя взяты были въ кормовые швартовные клюзы.

Для управленія потесью положенъ былъ въ оба кормовые порты поперегъ судна запасный бомъ-утлегарь, прикрѣпленный на мѣстѣ найтовами черезъ пушечныя рымы, къ концамъ утлегаря

были принайтовлены блоки, въ которые продѣли перлиня идущія отъ лопасти потеси и взяли ихъ съ лѣвой стороны на шпиль, а съ правой черезъ канифасъ-блокъ на лебедку у гротъ мачты. Управляя потесью судно рыскало въ обѣ стороны до одного румба, а иногда, при порывахъ, и болѣе; тогда, чтобъ привести на тотъ же курсъ, приходилось управлять парусами.

12-го числа въ 10 часовъ пополуночи сдѣлался вѣтеръ отъ NNO, тогда снялись съ якоря и пошли на Березовый баръ; 13-го числа въ 10 часовъ пополудни транспортъ прибылъ благополучно въ Архангельскъ и сталъ на якорь.

Временно исправлявшій должность главнаго командира Архангельскаго порта, представивъ дѣло о транспортѣ «Гапсаль» Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, въ рапортѣ своемъ изъяснилъ, что, по разсмотрѣніи изслѣдованія, онъ нашелъ, что если бы командиръ транспорта капитанъ-лейтенантъ Эриксонъ и старшій штурманъ штабсъ-капитанъ Григорьевъ, неимѣвшіе точныхъ свѣдѣній о силѣ и направленіи теченій, при лавировкѣ между берегомъ и Орловскими банками, въ свѣжій вѣтеръ, при пасмурной погодѣ, не вполнѣ полагались на опредѣленіе своего пункта пеленгами, неясно видимыми, и не удалялись бы отъ берега всюду безопаснаго, а имѣя курсъ къ отмелямъ и банкамъ, бросали бы, какъ слѣдуетъ лотъ, то, вѣроятно транспортъ, не подвергся бы опасности потерпѣть крушеніе. Почему признаетъ вахтеннаго начальника мичмана Остолопова и подпоручика корпуса флотскихъ штурмановъ Бенедиковскаго виновными въ томъ, что, замѣтя впереди и на вѣтрѣ транспорта всплески или буруны, въ то же время не доложили о томъ командиру транспорта; причемъ, однакожь, свидѣтельствуетъ о благоразумныхъ распоряженіяхъ капитанъ-лейтенанта Эриксона во время нахожденія транспорта между отмелями, содѣйствующихъ какъ спасенію судна и команды отъ неминуемаго крушенія, такъ и благополучному приводу транспорта къ Архангельскому порту.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о постановленіи на мель транспорта «Гапсаль», согласно съ мнѣніемъ временно исправлявшаго должность главнаго командира

Архангельскаго порта, нашелъ, что поставленіе на мель транспорта «Гапсаль» произошло отъ того, что командиръ онаго, лавируя между берегомъ и Орловскими банками, при свѣжемъ вѣтрѣ и пасмурной погодѣ, полагался на опредѣленіе своего пункта пеленгами неясно видимыхъ предметовъ и удалился отъ берега, всюду безопаснаго, а потому приписываетъ этотъ случай неосторожности капитанъ-лейтенанта Эриксона; но, имѣя въ виду благоразумныя распоряженія его послѣ происшествія при управленіи судномъ безъ руля, скорый навѣсъ потеси и приведеніе транспорта обратно въ портъ безъ особыхъ потерь, кромѣ потери времени, положилъ: не предавая капитанъ-лейтенанта Эриксона суду, сдѣлать ему строгое замѣчаніе и обратить на него происшедшій отъ поврежденія транспорта «Гапсаль» убытокъ казны. Бывшему на вахтѣ 10-го августа 1857 г. мичману Остолопову, который, усмотрѣвъ впереди подозрительные всплески, не донесъ о семъ немедленно командиру—сдѣлать замѣчаніе.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ послѣдовало Высочайшее повелѣніе исполнить, согласно заключенію аудиторіата, не внося сего въ формуляръ. Убытокъ же принять на счетъ казны. Капитану же Эриксону, за оказанную при семъ несчастномъ случаѣ распорядительность, которой транспортъ обязанъ спасеніемъ, объявить Высочайшее благоволеніе.

«Лефортъ».

Гибель корабля «Лефортъ» представляетъ собою одно изъ тѣхъ событій, которыя, къ счатью случаются весьма рѣдко и причины которыхъ, къ сожалѣнію, несмотря на всю энергію слѣдователей, остаются неразгаданными. За послѣднія 17-ть лѣтъ мы имѣемъ, кромѣ гибели «Лефорта», еще гибель «Пластуна», «Опричника» и «Камчадала»; гибель ихъ стоила многихъ жизней; много было употреблено времени и трудовъ для отысканія настоящей, дѣйствительной причины этихъ несчастій;

но всѣ попытки оказались тщетными. Только подробное изложеніе всѣхъ обстоятельствъ, раскрытыхъ слѣдственными коммисіями и мнѣнія посторонних личностей, основанныя на научныхъ изслѣдованіяхъ могутъ выяснить тотъ путь, которымъ можно придти къ чему-то, что хотя нѣсколько подходитъ къ истинѣ. На этомъ основаніи въ крушеніи «Лефорта», такъ же какъ и въ другихъ трехъ случаяхъ, особенно подробно изложены слѣдственныя дѣла, не упуская ничего, что можетъ служить какимъ бы то ни было даннымъ на трудномъ пути отысканія истины. Начнемъ съ рапорта контръ-адмирала Нордмана, а за тѣмъ перейдемъ и къ слѣдственному дѣлу.

Рапортъ начальника отряда. «Провидѣнію угодно было заставить меня быть очевидцемъ самаго страшнаго явленія въ морѣ— мгновенной гибели одного изъ кораблей моего отряда отъ причины неразгаданной. Въ нѣсколько минутъ 84-й пушечный линейный корабль, прекрасно державшійся въ продолженіе бурной осенней ночи, подъ защитой высокаго, гористаго острова, былъ при разсвѣтѣ дня буквально поглощенъ моремъ. Ни единый вопль, несмотря на то, что мы были около 4-хъ кабельтовыхъ у него подъ вѣтромъ, не дошелъ до насъ и, кажется, что по сей моментъ нѣтъ никого въ живыхъ, кто могъ бы объяснить намъ причину этого событія.

Зимовавшая въ Ревелѣ эскадра, состоявшая изъ 4-хъ кораблей, получила повелѣніе приготовиться къ переходу въ Кронштадтъ. Въ 12-й день послѣ предписанія, 84-хъ пушечные корабли: «Владимiръ», «Императрица Александра» и «Лефортъ» были на рейдѣ; 74 же пушечный корабль «Память Азова» два дня до сего былъ отведенъ на буксирѣ парохода въ Кронштадтъ. Корабли были вооружены, снабжены на мѣсяцъ провіантомъ и водою; трюмы ихъ были въ томъ же порядкѣ, какъ они кончили кампанію въ 1856 году, корабль «Лефортъ» былъ тимберованъ въ Кронштадтѣ въ 1852 году. Я имѣлъ повелѣніе пользоваться благопріятными обстоятельствами и, въ случаѣ неприхода пароходовъ, вступить подъ паруса. 9-го сентября отъ SSW задулъ тихій попутный вѣтеръ; высота барометра была 29,72, погода ясная.

Воспользовавшись попутнымъ вѣтромъ, пошли мы въ Кронштадтъ. Не дошедъ до меридіана Родшхера, взяли у марселей второй рифъ; несмотря на то, по причинѣ усилившагося вѣтра ходъ увеличился. Въ половинѣ 9-го часа вечера прошли створы гогландскихъ маяковъ; вѣтеръ сталъ крѣпчать; ходу по лагу было болѣе 11-ти узловъ. Тутъ ночнымъ сигналомъ приказалъ я взять третій, а потомъ четвертый рифы и рѣшился, за пасмурностью, привести въ бейдевиндъ и, по причинѣ пониженія барометра на 29, 15, держаться на этомъ мѣстѣ до разсвѣта. Между тѣмъ вѣтеръ безпрестанно измѣнялся: въ половинѣ 12-го часа перешелъ къ W; въ полночь дулъ отъ NW, а въ 4 часа утра отъ N со шквалами и снѣгомъ.

Дѣлая небольшіе галсы, поворачивая каждый разъ по сигналамъ, насъ сносило все болѣе къ югу; и когда разсвѣло, что было около 5 час., курсъ нашъ велъ нѣсколько сѣвернѣе острова Тютерса. Мы шли правымъ галсомъ, за нами «Лефортъ», имѣя также марсели въ 4 рифа; на вѣтрѣ же находился корабль «Императрица Александра». Не доходя до меридіана Тютерса миль около пяти, должны были поворотить черезъ фордевиндъ. Занятые этимъ поворотомъ, казалось намъ, что и «Лефортъ» хотѣлъ поворотить, гротъ-марсель былъ обрасопленъ полнѣе; какъ налетѣвшій сильный шквалъ повалилъ его на лѣвый бокъ. Кренъ былъ ужасный; марса-шкоты всѣ отданы; надо было ожидать, что мачты слетятъ. Корабль, такъ сказать, утвердился въ этомъ положеніи, наклоняясь все болѣе и болѣе, и едва мы привели на лѣвый галсъ, «Лефортъ» опрокинулся и на нѣсколько мгновеній его не стало. Съ благоговѣніемъ, сотворивъ крестное знаменіе, смотрѣли мы на мѣсто, гдѣ за нѣсколько минутъ передъ симъ, былъ еще корабль, какъ вдругъ онъ всѣмъ правымъ бортомъ еще разъ поднялся на волненіе, но, вслѣдъ за симъ, исчезъ и погрузился на дно, а съ нимъ командиръ, 12-ть офицеровъ, 743 человѣка нижнихъ чиновъ, 53 матросскихъ жены и 17 дѣтей.

Несчастіе это совершилось 10-го сентября въ 7 часовъ 23 минуты утра. Отъ Большаго Тютерса на NNO, въ $5\frac{1}{2}$ миляхъ, на глубинѣ 30-ти саженъ. Послѣ этого страшнаго событія, по

причинѣ все еще усиливавшагося вѣтра, закрѣпили мы форъ-марсель и рѣшились на глубинѣ 31-й сажени стать на якорѣ, бросивъ два якоря и вытравивъ обѣ цѣпи. Послѣ 53 часовой якорной стоянки заштилѣло и пришедшіе пароходы прибуксировали насъ въ Кронштадтъ. Изъ слѣдственнаго дѣла видно, что, согласно повелѣнію Его Императорскаго Высочества, была учреждена въ Кронштадтѣ слѣдственная коммисія подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Румянцева. Слѣдственная коммисія нашла, что Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, въ посѣщеніе Кронштадта 28 августа 1857 года, удостоилъ вице-адмирала Митькова словеснымъ объясненіемъ, что корабли ввѣренной ему 2-й флотской дивизіи, находившіеся въ Ревельскомъ и Свеаборгскомъ портахъ (*), назначаются къ переходу въ Кронштадтъ, буксирѣ большихъ пароходовъ, притомъ изволилъ приказать, чтобы на корабляхъ было морской провизіи на одинъ мѣсяцъ, все казенное имущество, имъ принадлежащее, вся команда экипажей и семейства женатыхъ нижнихъ чиновъ, и чтобы для пособія пароходовъ на пути, въ случаѣ попутнаго вѣтра, корабли имѣли поднятыя стеньги и реи съ привязанными къ нимъ парусами; а какъ корабли состоятъ приписанными къ экипажамъ ввѣренной ему, Митькову, дивизіи, то тогда же Его Высочество повелѣлъ ему отправиться къ отряду кораблей въ выше означенные порта для наблюденія за исполненіемъ данныхъ приказаній на корабляхъ и привода ихъ изъ Ревеля и Свеаборга въ Кронштадтъ.

Вслѣдствіе сего вице-адмиралъ Митьковъ 29-го августа послалъ предписаніе въ Ревель и Свеаборгъ, чтобъ какъ можно скорѣе было приступлено къ изготовленію кораблей для прихода на буксирѣ пароходовъ въ Кронштадтъ. Послѣ сего отправясь изъ Кронштадта въ Гельзинфорсъ, вице-адмиралъ Митьковъ прибылъ туда 1-го сентября и лично передалъ контръ-адмиралу Норд-

(*) Въ Свеаборгѣ корабли: «Нетронь меня», и «Красный»; въ Ревелѣ: «Память Азова», «Лефортъ», «Императрица Александра» и «Владиміръ».

ману волю Его Высочества и за тѣмъ 4-го сентября прибылъ въ Ревель.

Контръ-адмиралъ Нордманъ объявилъ, что, будучи назначенъ завѣдывающимъ флотскими экипажами въ Ревелѣ, онъ прибылъ туда 2-го сентября, когда корабли: «Императрица Александра», «Лефортъ», «Владиміръ» и «Память Азова», будучи уже вооружены, стояли въ предмѣстьи гавани, подъ флагами и на нихъ занимались работами. 4-го сентября пришелъ въ Ревель пароходъ «Гремящій», командиръ котораго имѣлъ особое повелѣніе взять на буксиръ корабль «Память Азова», что и было исполнено. Вслѣдствіе вопроса сдѣланнаго контръ-адмираломъ Нордманомъ по телеграфу: можетъ ли онъ, въ случаѣ неприхода пароходовъ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, идти подъ парусами? Онъ на это получилъ разрѣшеніе 5-го сентября. Назначивъ «Владиміръ» флагманскимъ кораблемъ и поднявъ на немъ брейдъ-вымпелъ, начальникъ отряда объѣхалъ корабли и приказалъ имъ выходить на рейдъ. «Лефортъ вышелъ изъ гавани въ совершенномъ порядкѣ, подъ парусами: форъ-марселемъ и крюселемъ, за что, если бы тогда были у контръ-адмирала Нордмана сигнальныя книги, онъ имѣлъ бы причину изъявить «Лефорту» свое удовольствіе. 7-го сентября корабли были готовы вступить подъ паруса; но такъ какъ вѣтеръ дулъ отъ О, противный для слѣдованія въ Кронштадтъ, то начальникъ отряда, поджидалъ пароходовъ. Все 8-е число корабли простояли на якорѣ и этимъ была дана командирамъ возможность осмотрѣться. 9-го сентября вѣтеръ былъ SSW, высота барометра 29, 79; находя эти обстоятельства благопріятными, контръ-адмиралъ Нордманъ отправился съ кораблями въ Кронштадтъ.

Въ выпискѣ изъ слѣдственнаго дѣла сказано, что во время поворота другихъ судовъ, казалось по направленію «Лефорта», что онъ тоже начиналъ поворачивать, но вслѣдъ за тѣмъ нашелъ шквалъ и на «Лефортѣ» отданы были форъ и гротъ-марса шкоты, а гротъ-марсель лежалъ на стеньгѣ.

Корабль такъ накренился, что его вторая полоса начала скрываться и вмѣстѣ съ тѣмъ онъ видимо сталъ погружаться, углубляясь носомъ болѣе чѣмъ кормою. Люди въ большомъ числѣ

показались на навѣтренныхъ сѣткахъ. Вскорѣ мачты приняли положеніе близкое къ горизонтальному и наружный верхній бокъ корабля покрылся одною сплошною массою народа, но нашла волна—и эта масса сдѣлалась рѣже; нашла другая—и ни одного человѣка болѣе не было видно, а вслѣдъ за тѣмъ, еще мгновеніе—скрылся и самый корабль.

Изготовленіе корабля «Лефортъ» для слѣдованія изъ Ревеля въ Кронштадтъ. Штабъ главнаго командира Ревельскаго порта 29-го августа извѣщая командировъ кораблей, находившихся въ Ревелѣ, о скоромъ прибытіи контръ-адмирала Нордмана, просилъ ихъ доставить свѣдѣнія: къ какому именно времени ввѣренные имъ корабли могутъ быть готовы вооруженіемъ для отправленія въ Кронштадтъ. На это командиръ «Лефорта» отозвался: 5-го сентября буду готовъ, чтобъ идти на буксирѣ парохода, если портъ дастъ всѣ средства. Въ строевомъ рапортѣ капитана 1-го ранга Кишкина, представленномъ 4-го сентября 1857 года начальнику 2-й флотской дивизіи изъяснено: въ кораблѣ «Лефортъ» $2^1/_4$ дюйма воды; прибываетъ въ сутки $^1/_2$ дюйма; углубленіе ахтерштевня 21 ф. 9 д., форштевня 20 ф., диференту 1 ф. 9 д. Провизіи по числу 800 порцій на 1 мѣсяцъ. Воды по числу 800 порцій на 14 дней. Дровъ на два мѣсяца. Освѣтительныхъ матеріаловъ на 1 мѣсяцъ.

Зарядовъ	Боевыхъ	по 30	на орудіе.
	Учебныхъ	— 25	— —
Бомбъ	Снаряженныхъ	по 5	на орудіе.
	Неснаряженныхъ	— 5	— —
Снарядовъ	Ядеръ	по 50	на орудіе.
	Картечъ	— 5	— —
	Древгагловъ	— 5	— —

Прочихъ артиллерійскихъ припасовъ на 1 мѣсяцъ.

На кораблѣ находились: 13 флотскаго экипажа капитанъ 1 ранга Кишкинъ; лейтенанты: Куроѣдовъ, Иванчинъ, Апыхтинъ. Мичманы: Киселевъ и Копытовъ, старшій врачъ, надворный совѣтникъ Вишняковъ, 21 флотскаго экипажа лекарь Шаховъ; корпуса морской артиллеріи, прапорщикъ Злобинъ и унтеръ-

*

цейхвахтеръ Никитинъ; корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Шемякинъ и прапорщикъ Петровъ 17-й; состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Терюховъ и, сверхъ того, корпуса морской артиллеріи подполковникъ Дмитріевъ. Изъ свѣдѣній, сообщенныхъ главнымъ командиромъ Ревельскаго порта, видно, что на кораблѣ находились слѣдующіе пассажиры: жена командира корабля капитана 1 ранга Кишкина съ двумя племянницами его, дѣвицами, дочерьми статскаго совѣтника Тягельскаго; жена лейтенанта Иванчина съ дочерью, жена Апыхтина, жена унтеръ-цейхвахтера Никитина, жена состоящаго по арсенальнымъ ротамъ прапорщика Иванова Екатерина Семенова, вдова штабсъ-капитана корпуса штурмановъ Бачманова, жена подполковника корпуса морской артиллеріи Дмитріева съ сыномъ, при нихъ женской прислуги 4.

Для повѣрки балласта и водяныхъ ящиковъ корабля «Лефортъ» слѣдственная коммисія разсмотрѣла всѣ дѣла кронштадтской конторы надъ портомъ, по означенному кораблю, начиная съ 1853 года, и нашла, что 9 апрѣля 1853 года, къ 19,510 пудамъ балласта требовалось онаго 5468 пуд. 10 фунтовъ; 5 февраля 1854 года сдано балласта 1892 пуда 20 ф.; того же года 25 февраля сдано 1000 пудовъ и за тѣмъ осталось 22,086 пудовъ. (Главный командиръ Ревельскаго порта увѣдомилъ, что балласта съ корабля нисколько не было свезено). Водяныхъ систернъ въ 1853 году было: большихъ 139, лекальныхъ 62, а всего 201; въ 1854 году сдано 48, а въ 1856 г. принято 39, слѣдовательно на кораблѣ было 192 систерны.

Состоявшій на кораблѣ «Лефортъ» и оставшійся, по болѣзни, въ Ревелѣ лейтенантъ Ренненкампфъ 5-й извѣстилъ, что 28 августа въ 7 час. вечера онъ получилъ личное приказаніе командира корабля «Лефортъ» находиться при налитіи водою у крановъ; работу эту продолжалъ всю ночь до утра слѣдующаго дня, для чего были даны два барказа, восемь водяныхъ систернъ, три смѣны нижнихъ чиновъ и трюмный унтеръ-офицеръ Колесовъ. Къ утру слѣдующаго дня были отправлены на корабль 50 налитыхъ прѣсной водою, малой руки, водяныхъ систернъ; на кораблѣ вода эта наливалась по распоряженію

лейтенанта Иванчина. Такъ какъ онъ, Ренненкампфъ, заболѣлъ въ эту ночь простудной лихорадкой, то командиръ корабля позволилъ ему болѣе при вооруженіи не находиться, а потому ему неизвѣстно, была ли налита вода въ верхній или нижній лагъ, а равно, были ли остальныя систерны налиты соленой водой. 29 августа отданъ былъ по кораблю приказъ: старшему офицеру, налиться прѣсной водою на одинъ мѣсяцъ, а ревизору корабля Апыхтину—принять морской провизіи на 1 мѣсяцъ по числу 800 порцій. Провизія была принята 1 сентября и спрятана въ ахтеръ-люкъ и бродъ-камеру.

Въ послѣдній день пребыванія корабля въ гавани было молебствіе въ 11 час. утра, на которомъ и онъ, Ренненкампфъ, находился и видѣлъ кубрикъ совершенно чистымъ, а въ батарейной палубѣ лежалъ въ носовой части багажъ нѣкоторыхъ женатыхъ нижнихъ чиновъ; орудія были вооружены всею принадлежностью; порты и иллюминаторы въ декахъ, въ совершенной исправности. Жалобъ на скорое отправленіе и на неисправность, которыя могли бы отъ этого произойти, не слыхалъ; никто не торопилъ при вооруженіи корабля.

Служившій на кораблѣ «Лефортъ» и отправленный 4 сентября, по болѣзни, въ госпиталь, унтеръ-офицеръ, комендоръ Семенъ Худяковъ показалъ, что онъ находился на кораблѣ «Лефортъ» при крѣпленіи орудій настоящимъ образомъ, попоходному, еще въ гавани до переборки семействъ; дульныя найтовы были положены какъ слѣдуетъ.

До 4 сентября онъ находился на работѣ, при наливкѣ водою. До назначенія его въ эту работу 48 большихъ систернъ были уже налиты; при этомъ онъ слышалъ приказаніе командира налить 60 систернъ; онъ самъ наливалъ и привелъ къ кораблю еще два водоналивныхъ бота и два барказа, въ коихъ было 6 систернъ и въ каждой по 75 ведеръ; по уходѣ же въ госпиталь слышалъ, что корабль продолжалъ наливаться водою.

Нижніе чины 13 флотскаго экипажа, отправленные съ корабля «Лефортъ« въ Ревельскій госпиталь, удовлетворительныхъ отвѣтовъ насчетъ погрузки и наливки корабля водою дать не могли, потому что, до отправленія въ госпиталь, не безотлучно

находились на немъ. Они показали, что орудія въ батарейной палубѣ и въ нижнемъ декѣ были закрѣплены попоходному и что они слышали о приказаніи, налить водою 60 систернъ.

Командиръ шхуны «Стрѣла», капитанъ-лейтенантъ Юнгъ изъяснилъ, что онъ два раза былъ на кораблѣ «Лефортъ» при вооруженіи и на рейдѣ, ходилъ по палубамъ и видѣлъ вездѣ надлежащій порядокъ; семейства и багажъ нижнихъ чиновъ были размѣщены между банками, въ гонъ-декѣ и на кубрикѣ. Ни капитанъ, ни кто другой изъ служащихъ на корабрѣ не жаловались на недостатокъ чего-либо или на что-либо могущее имѣть вліяніе на безопасность плаванія.

13 флотскаго экипажа лейтенантъ Опацкій, также посѣтивъ корабль «Лефортъ» по выходѣ его на рейдъ, ясно помнить, что орудія были снабжены всѣми принадлежностями, нижняя батарея совершенно чиста; въ батарейной же палубѣ по три банки, въ носовой части съ каждой стороны были заняты багажемъ семействъ нижнихъ чиновъ. Жалобъ о скоромъ отправленіи и худомъ приготовленіи корабля къ походу не слыхалъ.

Гребцы контръ-адмирала Нордмана 11 человѣкъ показали, что 7 сентября, сдавая адмиральскій катеръ на корабль «Лефортъ», они видѣли орудія закрѣпленными. Помѣщеніе семействъ на немъ было обыкновенное, не тѣснѣе, нежели на кораблѣ «Владиміръ». Штабсъ-капитанъ Ермаковъ показалъ, что, по выходѣ корабля «Лефортъ» изъ гавани, за день до снятія съ якоря, онъ былъ посланъ на корабль «Лефортъ» для принятія сигнальныхъ флаговъ, что онъ былъ въ оперъ-декѣ и видѣлъ, что орудія стояли поперегъ корабля, но не замѣтилъ, были ли они закрѣплены попоходному, заднихъ же талей не было.

Вице-адмиралъ Митьковъ объяснилъ, что капитанъ 1 ранга Кишкинъ, относительно недостатковъ или неисправностей по вооруженію, снабженію и нагрузкѣ ввѣреннаго ему корабля ничего ему не объявлялъ, кромѣ значительнаго количества неблагонадежнаго такелажа, особенно бѣгучаго, котораго ревельская контора надъ портомъ не замѣнила новымъ. Равнымъ образомъ контръ-адмиралъ Нордманъ изъяснилъ, что когда

капитанъ 1 ранга Кишкинъ, вмѣстѣ съ другими командирами кораблей, явился къ нему въ Ревелѣ, то не упомянулъ ни слова о предметахъ, требующихъ какихъ-либо особыхъ приказаній по отряду.

Капитаны 1 ранга Перелешинъ и Изыльметьевъ показали, что вообще весь отрядъ былъ плохо снабженъ матеріалами по части вооруженія: такелажъ, удостоенный уже въ негодность, не былъ замѣненъ новымъ.

Капитанъ-лейтенантъ Остолоповъ показалъ, что 6 сентября онъ слышалъ отъ старшаго офицера корабля «Лефортъ», что воды налито было 70 систернъ нижняго лага. Прочіе же офицеры на кораблѣ «Владиміръ» и «Императрица Александра», спрошенные о вооруженіи корабля «Лефортъ», не сообщили свѣдѣній, объясняющихъ этотъ предметъ.

Кронштадтская артиллерійская контора увѣдомила слѣдственную коммисію, что артиллерійскій такелажъ (какъ-то: брюки, тали и найтовы), отпущенный на корабль «Лефортъ» въ 1854 году, былъ вырубленъ по штату изъ новыхъ тросовъ, заготовленъ при артиллерійской такелажной въ 1854 году и оставался на кораблѣ по день его гибели.

Корабельный инженеръ полковникъ Мордвиновъ представилъ слѣдственной коммисіи слѣдующій выводъ изъ сдѣланныхъ имъ вычисленій о томъ, какъ 84 пушечный корабль «Лефортъ», долженъ былъ быть въ полномъ грузу и какъ онъ находился, по строевому рапорту командира, при выходѣ изъ ревельской гавани для перехода въ Кронштадтъ.

Въ полномъ грузѣ:	Вычисленіе.	
	При полномъ грузѣ по чертежу.	Углубленіе корабля по строевому рапорту.
Форштевень.	21,8	20
Ахтерштевень	22,11	21,9
Диференту	1,3	1,9
Отстояніе центра величины отъ грузовой ватеръ-линіи	8,2	7,7

Отстояніе метацентра отъ грузовой ватеръ-линіи	5,2	5
Разстояніе между центромъ величины и метацентромъ	13,5	12,7

Изложивъ такимъ образомъ все, что касается изготовленія корабля «Лефортъ» къ плаванію, можно перейти къ показаніямъ очевидцевъ.

9 флотскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Гарнакъ объяснилъ, что въ несчастное утро гибели корабля «Лефортъ» корабль «Владиміръ», неся марсели въ 4 рифа, штормовую бизань и фокастаксель, лежалъ на румбѣ WtN. Островъ Большой Тютерсъ былъ подъ вѣтромъ въ разстояніи 5½ миль; кренъ былъ большой; корабль валило бокомъ и прижимало къ острову. Въ это время корабль «Лефортъ» находился позади и былъ въ томъ же критическомъ положеніи: его прижимало къ мелямъ; онъ несъ тѣ же паруса, что и «Владиміръ», и еще триселя и держалъ круче, но крена казалось имѣлъ больше. Когда корабль «Владиміръ» поворотилъ черезъ фордевиндъ, «Лефортъ» продолжалъ идти правымъ галсомъ, накренившись еще сильнѣе; чрезъ 5 минутъ увидѣли у него всѣ шкоты раздернутыми и въ тотъ же моментъ началось страшное происшествіе. Прапорщикъ флотскихъ штурмановъ Прокопьевъ 2-й говоритъ, что 10 сентября, въ началѣ 8 часа утра, подходя къ мередіану острова Большаго Тютерса, корабль «Владиміръ» сталъ поворачивать черезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ; нѣсколько на вѣтрѣ находился корабль «Лефортъ», имѣя марсели въ 4 рифа. Во время поворота нашедшимъ сильнымъ шкваломъ корабль «Лефортъ» много накренило на лѣвую сторону; на немъ всѣ шкоты были отданы; корабль быстро сталъ валиться на лѣвую сторону, и когда «Владиміръ» привелъ на лѣвый галсъ, «Лефортъ» опрокинулся.

Лейтенантъ Рудневъ показалъ,что 10 сентября около 7 час. утра онъ вышелъ на ютъ корабля «Императрица Александра», и видѣлъ корабль «Лефортъ» подъ вѣтромъ въ антретномъ разстояніи 2 миль. Онъ шелъ бейдевиндъ правымъ галсомъ, имѣя зарифленные марсели, фока-стаксель и штормовую бизань; чрезъ

нѣсколько времени снова видѣлъ, какъ онъ бралъ на гитовы, крюйсель и фокъ-марсель; корабль былъ сильно накрененъ, порывъ вѣтра былъ крѣпкій и корабль замѣтно легъ на бокъ, гротъ-марсель лежалъ на стеньгѣ. Снаружи, на навѣтренномъ бортѣ были видны люди; корабль погружался бокомъ. Лейтенантъ Рудневъ видѣлъ нокъ грота реи надъ водою съ парусомъ; въ переливахъ волненія видѣлъ еще разъ часть навѣтреннаго борта, но уже безъ людей!

Корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ Кузнецовъ заявилъ, что корабль «Лефортъ», по наружности, находился въ грузу одинаково съ кораблемъ «Императрица Александра», и потому онъ полагаетъ, что его опрокинуло не напоромъ вѣтра, а вѣрнѣе предположить, что вода влилась въ корабль отъ какихъ-нибудь обстоятельствъ. Хотя казалось, что марсели были взяты на гитовы, но корабль «Лефортъ» окончательно погрузился въ воду носами реевъ, вертикально вверхъ, всѣмъ лѣвымъ лагомъ и носовою частью нѣсколько прежде.

Бывшіе на кораблѣ «Владиміръ» флагманскіе сигнальщики, 4 человѣка, подтверждая отзывы нѣкоторыхъ свидѣтелей, показали, что когда «Лефортъ» погрузился въ воду лѣвымъ бокомъ, они видѣли около корабля гребное судно съ гребцами, однимъ человѣкомъ, по видимому матросомъ, на бакѣ, и съ закутавшимся въ шинель офицеромъ на кормѣ. Въ это время корабль «Владиміръ» исполнилъ поворотъ, послѣ чего шлюпки не видали.

Относительно свѣдѣній о состояніи корпуса «Лефорта» изъ показаній корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручика Шишуткина видно, что въ началѣ 1857 года для приготовленія корабля «Лефортъ» къ ранней кампаніи, онъ укладывалъ балластъ около 22,080 пудовъ, и водяныя систерны въ числѣ 189. Около середины корабля, въ небольшомъ разстояніи отъ киля, замѣчена была течь, о которой, неоднократно докладывалъ командиру корабля, но донесеніе его, Шишуткина, оставались безъ послѣдствій. Слѣдственная коммисія, имѣя въ виду, что корабль «Лефортъ» перевозилъ въ 1856 году значительный грузъ и, принимая во вниманіе, что обстоятельство это могло имѣть вліяніе на разслабленіе членовъ корабля, постановило собрать по

сему предмету свѣдѣнія. Изъ этихъ свѣдѣній видно, что корабль «Лефортъ» перевезъ въ 1856 году: въ 1-й рейсъ въ Свеаборгъ 26,726 пудовъ, 8½ фунтовъ, во 2-й рейсъ въ Ревель 22,569 пудовъ. Этотъ грузъ состоялъ изъ кряжей, горбылей, бревенъ, кницъ, мачтовыхъ деревъ, досокъ и муки.

По показанію корпуса штурмановъ подпоручика Шишуткина, мука въ куляхъ была уложена отъ палубы до палубы; мачтовыя деревья и бревна помѣщались въ гонъ-декѣ и бродъ-камерѣ. Для принятія этого груза не было сдѣлано никакихъ скрѣпленій.

На кораблѣ «Императрица Александра» перевезено въ 1856 году груза: въ 1-й рейсъ 26,112 пудовъ, во 2-й рейсъ 20,692 пуда. Мука на немъ была погружена въ ахтеръ-люкъ, гротъ-люкъ и орлопъ-палубу, а непомѣстившаяся часть, въ гонъ-декѣ на лѣсахъ вплоть до палубы. Во 2-й рейсъ, по случаю погрузки мачтовыхъ лѣсовъ, орудія были поворочены вдоль корабля. Особыхъ приготовленій для принятія груза сдѣлано не было.

По показанію капитана 1 ранга Изыльметьева, первый свѣжій вѣтеръ, встрѣченный ввѣреннымъ ему кораблемъ «Императрица Александра», былъ 10 сентября 1857 года, во время котораго въ порты и полупортики сильно текла вода, а ватеръ-вельсы отходили. Шкунъ помпами не могли откачать воду, потому что, при отставшихъ ватеръ-вельсахъ вода опять уходила въ трюмъ и могли дѣйствовать съ пользою только однѣ кетенсъ-помпы; но, не смотря на ихъ дѣйствіе, прибыль воды достигала 12 дюймовъ въ часъ и начала убывать только тогда, когда корабль спустился на фордевиндъ. Кренъ во время этого свѣжаго вѣтра доходилъ до 20°. Въ прошедшемъ году, при такой же силѣ вѣтра, у острова Нервы, въ кораблѣ «Императрица Александра» никакой течи не было замѣчено.

На кораблѣ «Владиміръ», въ 1856 году перевезено груза въ 1-й рейсъ 27,415 пудовъ, во 2 рейсъ 16,783 пуда. Этотъ грузъ былъ размѣщенъ частію въ трюмѣ, около пиллерсовъ, на кубрикѣ и въ нижней батареѣ такимъ образомъ, чтобъ могъ быть принайтовленъ и не мѣшалъ сообщенію по кораблю.

Капитанъ 1 ранга Перелешинъ заявилъ, что во время пере-

хода изъ Ревеля въ Кронштадтъ никакого разслабленія въ корпусѣ ввѣреннаго ему корабля «Владиміръ» замѣчено не было; на переходѣ подъ парусами при засвѣжевшемъ вѣтрѣ всѣ порты были задраены и проконопачены; особенной прибыли воды черезъ нихъ не было замѣчено, но течь увеличивалась противъ обыкновеннаго, что неизбѣжно при крѣпкомъ вѣтрѣ и неправильной качкѣ.

По строительному и походному формулярамъ корабля «Лефортъ» видно, что онъ построенъ въ Новомъ Адмиралтействѣ, въ С.-Петербургѣ, изъ лиственницы, спущенъ 25 іюня 1835 года, перетимберованъ въ Кронштадтѣ сосною съ частью дуба и лиственницы, выведенъ изъ дока 6 октября 1852 года. Подводная часть имѣетъ скрѣпленіе мѣдное, а надводная—желѣзное, обшитъ мѣдью въ Кронштадтѣ въ 1852 году; слушается руля хорошо, рыскливости имѣетъ очень мало, остойчивъ. При свѣжемъ рифмарсельномъ вѣтрѣ, съ парусами, корабль «Лефортъ» имѣетъ самый большой кренъ—10 градусовъ. Испытать же кренъ при унтеръ-зейлѣ не было случая.

По окончаніи кампаніи, въ 1856 году, командиръ корабля «Лефортъ» въ дѣльномъ дефектѣ находилъ необходимымъ выконопатить весь корабль, причемъ тщательно осмотрѣть раковины, ибо всюду протекаетъ вода.

Главный командиръ Ревельскаго порта увѣдомилъ, что на кораблѣ «Лефортъ» въ Свеаборгѣ, въ 1856 году, былъ канопаченъ баргоутъ и 2) что требованія командира корабля «Лефортъ о нѣкоторыхъ незначительныхъ исправленіяхъ, при вооруженіи сего корабля передъ выходомъ въ море, осенью 1857 года были ревельскою конторою надъ портомъ исполнены.

Изъ свѣдѣній, представленныхъ командирами кораблей «Императрица Александра» и «Владиміръ», видно, что на первомъ изъ нихъ баргоуты были проконопачены въ октябрѣ 1856 года, а что второй былъ конопаченъ какъ снаружи, такъ и внутри въ 1857 году.

Слѣдственная коммисія находитъ, что распоряженіе командира погибшаго корабля во время вооруженія, дѣйствія его при выходѣ изъ гавани и самое плаваніе свидѣтельствуютъ, что на

кораблѣ существовалъ должный порядокъ. Вообще, заблаговременное уменьшеніе парусовъ, репетованіе сигналовъ, исправные отвѣты на нихъ, точное слѣдованіе движеніямъ адмирала доказываютъ, что, со времени выхода отряда изъ Ревеля до несчастія, на отрядѣ существовали надлежащее вниманіе и бдительность. Первоначальное мнѣніе многихъ, что корабль опрокинулся, основывалось на кратковременности всей катастрофы. Но 84 пушечный корабль, имѣющій 22,000 пудовъ балласта, воды, провизіи и дровъ на одинъ мѣсяцъ, и углубленный ахтерштевнемъ на 21 ф. 9 дюймовъ, форштевнемъ на 20 ф. 3 д., а въ надводной части носящій лишь назначенную ему тяжесть, состоящую преимущественно въ его артиллеріи, можетъ только сильно накрениться и наполнившись до извѣстнаго предѣла водою, бокомъ затонуть. Нѣкоторыя подвижныя вещи, въ томъ числѣ багажъ семействъ (котораго, какъ теперь извѣстно, главная часть была на кубрикѣ и въ трюмѣ, а въ палубахъ имъ было занято только нѣсколько банокъ) если и покатились на подвѣтренную сторону, то, при описанномъ состояніи трюма, обстоятельство это могло только увеличить кренъ, но не уничтожить остойчивости. По причинѣ малаго количества провизіи, воды и запасовъ по вооруженію и вообще по недостатку тяжестей при грузовой ватеръ-линіи, центръ величины, понизившійся противъ назначенной для полнаго груза той же линіи, на одинъ футъ три дюйма, могъ измѣнить свое положеніе, какъ показываетъ вычисленіе, только на 7 дюймовъ, а центръ тяжести на два дюйма, что должно были увеличить кренъ корабля на 2, на 3 градуса. Кромѣ этого въ положеніи, подобномъ тому, въ которомъ находился «Лефортъ», отправляясь изъ Ревеля, въ отношеніи запасовъ и вообще груза, находится большая часть кораблей, оканчивающихъ свое плаваніе.

Такъ какъ съ гибелью всего экипажа этого корабля и всѣхъ его пассажировъ сокрылась и настоящая причина этого несчастія, то коммисіи оставалось только отыскать причины вѣроятныя, которыя и представились ей въ нѣкоторыхъ фактахъ, открытыхъ во время ея слѣдованій. Обращаясь къ предпослѣднему плаванію погибшаго корабля, видно, что въ 1856 году,

онъ вмѣстѣ съ другими кораблями былъ употребленъ для перевозки провіанта и лѣсовъ, что этотъ грузъ, за исключеніемъ незначительнаго количества его, спущеннаго въ бродъ-камеру и въ ахтеръ-люкъ, помѣщался оба раза въ гонъ-декѣ, отъ палубы до палубы, безъ всякихъ особенныхъ приспособленій. Сравнивая этотъ грузъ съ вѣсомъ артиллеріи 84 пушечнаго корабля, которая въ гонъ-декѣ составляетъ, вмѣстѣ со станками, около 8000 пудовъ, усматривается, что въ первый рейсъ бимсы корабля «Лефорта», сверхъ вѣса собственной артиллеріи, были еще обременены тяжестью въ два съ половиною раза большею вѣса артиллеріи, и во второй рейсъ тяжестью превышавшею двойной вѣсъ артиллеріи. Грузъ, такимъ образомъ расположенный (*), долженъ былъ сильно подѣйствовать на связи корабля, особенно въ подводной части, и приготовить его къ течи при первомъ свѣжемъ вѣтрѣ. Зимой, когда укладывался на мѣсто балластъ, поднятый для очистки трюма на лѣвой сторонѣ, около середины корабля и не въ большомъ разстояніи отъ киля замѣчаема была течь.

Вѣтеръ, свирѣпствовавшій 10 сентября 1857 года, былъ первый свѣжій вѣтеръ, встрѣченный этимъ кораблемъ послѣ упомянутой перевозки, и надо предполагать, что сначала большой ходъ, доходившій до 10 узловъ, а потомъ, сильное и неправильное волненіе, продолжавшееся всю ночь, разшевелилъ разслабленные и приготовленные уже къ течи пазы, обшивки и замки набора, состоящаго изъ сосноваго лѣса. Между тѣмъ большой кренъ увеличилъ напряженіе членовъ и еще болѣе разслабилъ связи ихъ; портовыя ставни, хотя и были задраены, но въ разстроенномъ наборѣ не закрывали плотно своихъ портовъ; артиллерія, закрѣпленная, упирая въ члены, имѣвшіе движеніе, сама получила движеніе и, въ свою очередь, разслабила связь ихъ: вода должна была идти ручьями въ порты, полупорты, шпигаты и въ разошедшіяся связи обшивки и набора. Значи-

(*) Между тѣмъ какъ для 84 пушечнаго корабля, имѣющаго водоизмѣщеніе около 206,000 пуд., дополнительный грузъ въ 28000 пудовъ, надлежащимъ образомъ въ трюмѣ размѣщенный, совершенно незначителенъ.

тельное погруженіе на носъ передъ самой гибелью, замѣченное нѣкоторыми свидѣтелями, заставляетъ даже предполагать, что отдѣлилась одна и болѣе шпунтовыхъ досокъ. Клюзы въ этомъ положеніи, вѣроятно, тоже открылись. Видя гибельное свое положеніе, командиръ корабля хотѣлъ спуститься, какъ замѣчаетъ контръ-адмиралъ Нордманъ, но уже было поздно. Малый ходъ и большой кренъ не позволяли кораблю повиноваться рулю; а когда отдали марса-шкоты и гротъ-марсель обстенился, потерялась и послѣдняя возможность спуститься. Вода продолжала вливаться безчисленными потоками, помпы при большомъ кренѣ дѣйствовали слабо и огромная масса воды, не имѣя возможности выходить за бортъ и безпрерывно увеличиваясь, вмѣстѣ съ вѣтромъ все болѣе и болѣе наклоняла корабль, пока онъ не легъ на бокъ и не затонулъ. Въ подтвержденіе своего заключенія коммисія приводитъ то положеніе, въ которомъ находился въ это время корабль «Императрица Александра», и приходитъ къ убѣжденію, на основаніи всѣхъ этихъ фактовъ, что корабль «Лефортъ», при состояніи его груза въ послѣднее время его плаванія, ни въ какомъ случаѣ не могъ опрокинуться, а затонулъ отъ чрезмѣрной прибыли воды, пробивавшейся во всѣ щели портовъ, полупортовъ и шпигатовъ, и отъ открывшейся, сверхъ всего, внезапной сильной течи, и полагаетъ, что все это произошло вслѣдствіе неосновательнаго распредѣленія на немъ груза въ кампанію 1856 года и вслѣдствіе непринятія въ ночь съ 9 по 10 сентября своевременныхъ мѣръ, для предупрежденія такого гибельнаго положенія.

Морской генералъ-аудиторіатъ находитъ, что углубленіе корабля «Лефортъ», передъ выходомъ его изъ Ревельскаго порта осенью 1857 года, количество находившагося на семъ кораблѣ балласта, разнаго груза и налитыхъ водою систернъ, удостовѣряютъ, что онъ имѣлъ достаточно остойчивости и потому невозможно допустить, что онъ былъ опрокинутъ 10 сентября одною силою вѣтра. Обстоятельства, сопровождавшія гибель корабля «Лефортъ», приводятъ къ сомнительному убѣжденію, что онъ затонулъ отъ открывшейся въ немъ чрезмѣрной течи. Причины этой течи положительно опредѣлить нельзя, а потому

остается только приблизительно объяснить ее предположеніями, основанными на состояніи корпуса корабля «Лефортъ» и отчасти на свѣдѣніяхъ о положеніи, въ которомъ находился 10 сентября корабль «Императрица Александра» и поэтому находитъ, что корабль «Лефортъ» могъ при большомъ кренѣ и сильной качкѣ получить течь: а) въ стыки и пазы баргоута, неконопаченнаго послѣ сентября 1856 года, и б) въ порты и полупортики, хотя задраенные, но, по краткости предстоявшаго кораблю перехода, можетъ быть худо проконопаченные. Можно также допустить предположеніе, что 10 сентября, на кораблѣ «Лефортъ» шпунтовые пазы носовой части дали движеніе и разошлись.

Примѣчаніе. Подобный случай едва не сдѣлался въ 1807 году причиною гибели корабля «Селафаила», подъ командою Рожнова. Послѣ продолжительнаго штормованія въ океанѣ, на этомъ кораблѣ открылась столь сильная течь, что, послѣ безуспѣшнаго выкачиванія воды всѣми помпами и выливанія оной ведрами, осталось одно средство для спасенія корабля и команды— искать убѣжище въ ближайшемъ портѣ—Лисабонѣ. Когда же корабль «Селафаилъ», войдя въ рѣку Таго, сталъ на якорь и прибыль воды не уменьшалась, то немедленно было приступлено къ килеванію и оказалось, что шпунтовый и первый отъ шпунта пазы въ носовой части до того разошлись, что конопати въ нихъ уже не было и рука могла свободно входить въ пазы. Корабль «Селафаилъ» былъ построенъ изъ дуба въ С.-Петербургѣ, спущенъ въ 1803 году и въ первый разъ отправился въ Средиземное море въ 1805 году.

Слѣдственная коммисія полагаетъ еще, что одной изъ причинъ чрезмѣрной прибыли воды, отъ которой вѣроятно, погибъ корабль «Лефортъ», было неправильное размѣщеніе груза, перевезеннаго имъ въ 1856 году; но съ этимъ мнѣніемъ нельзя вполнѣ согласиться, потому что, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ плаваніе корабля въ оба рейса, сдѣланные имъ въ 1856 году, помѣщенный на немъ въ гонъ-декѣ грузъ не могъ своимъ давленіемъ на бимсы на столько ослабить связи членовъ и обшивки. Такъ какъ, по собраннымъ свѣдѣніямъ, орудія на кораблѣ «Лефортъ» закрѣплены были попоходному и нѣтъ

повода сомнѣваться въ благонадежности артиллерійскаго такелажа, то трудно допустить возможность, чтобы орудія могли оторваться.

Командиръ корабля «Лефортъ» не возвѣстилъ сигналомъ объ угрожавшей ему опасности, вѣроятно, потому, что прибыль воды, накопившейся на подвѣтренной сторонѣ борта корабля, не была своевременно усмотрѣна вслѣдствіе умѣреннаго количества оной въ льялѣ. Когда же опасность сдѣлалась очевидною, тогда нельзя было ожидать помощи отъ другихъ кораблей. Судьба «Лефорта» зависѣла единственно отъ присутствія духа и находчивости командира. По свидѣтельству очевидцевъ, на кораблѣ «Лефортъ», не задолго до его гибели, были приняты мѣры, чтобы спуститься, но корабль, вслѣдствіе большаго крена и малаго хода, не послушался руля. Въ этотъ моментъ оставалось одно, послѣднее средство: бросить якорь; тогда корабль, придя противъ вѣтра, принялъ бы прямое положеніе и могъ быть спасенъ. Изъ шханечнаго журнала корабля «Императрица Александра» и другихъ собранныхъ свѣдѣній видно, что положеніе сего корабля 10 сентября было весьма опасное и могло сдѣлаться столь же гибельнымъ, какъ положеніе корабля «Лефортъ». Въ 8 часовъ утра воды въ кораблѣ было 37 дюймовъ и прибыль ея увеличивалась; несмотря на дѣйствіе кетенсъ-помпъ и отливаніе воды ведрами, не было возможности, при накрененномъ положеніи корабля до 18°, выкачать воду и остановить течь. Когда же корабль, бросивъ якорь, пришелъ противъ вѣтра и принялъ прямое положеніе, тогда опасность миновалась, ибо прибыль воды, которая достигла въ 10 час. до 48 дюймовъ, прекратилась и посредствомъ дѣйствія помпъ легко было выкачать воду до 7 дюймовъ. Итакъ, вотъ все, что сказала коммисія, все, что открыла она во время слѣдствія. Все это привело къ предположенію, что «Лефортъ» имѣлъ течь, что отошли шпунтовыя доски его обшивки. Кромѣ этого, въ январской и февральской книжкахъ «Морскаго Сборника», за 1861 годъ, помѣщены статьи: гг. Ограновича и Ульскаго съ весьма интересными свѣдѣніями касательно гибели «Лефорта». Такимъ образомъ нѣсколько выяснены причины столь горестнаго событія,

и при нѣкоторыхъ предположеніяхъ таинственность событія превращается въ понятный ходъ дѣла и указываетъ на могущія быть причины, которыхъ слѣдствіемъ была страшная гибель судна и сотень людей, и вниманіе къ которымъ можетъ въ будущемъ устранить подобныя событія. Не на одномъ только морскомъ сословіи отозвалась эта катострофа, много убитыхъ горемъ, сиротъ и семействъ, долго въ разныхъ уголкахъ Россіи оплакивали близкихъ имъ, долго въ будущемъ, несмотря на новыя несчастія, «Лефортъ» будетъ для всѣхъ и каждаго тяжелымъ, грустнымъ воспоминаніемъ! Въ томъ же далекомъ будущемъ, когда воспоминаніе о «Лефортѣ» изгладится совершенно, какъ и все изглаживается въ мірѣ, напоминать о немъ будетъ фантастическая картина профессора Айвазовскаго, помѣщенная въ Кронштадтской морской библіотекѣ.

Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу угодно было, чтобъ, въ воспоминаніе этого горестнаго событія, былъ бы въ средѣ моряковъ образъ Спасителя. Благое желаніе Его Высочества было исполнено по подпискѣ. Образъ этотъ находится въ Кронштадтѣ въ церкви манежа. Многіе, въ молитвахъ передъ нимъ, помянутъ души погибшихъ.

Пароходъ «Куба».

Стосильный желѣзный пароходъ «Куба», находившійся, въ распоряженіи начальника экспедиціи, для съемки и промѣра Каспійскаго моря капитанъ-лейтенанта Ивашинцова, слѣдуя въ Апшеронскій проливъ, потерпѣлъ крушеніе, 14-го сентября 1857 г., у мыса Шоуланъ. Командиръ, половина офицеровъ и четвертая часть нижнихъ чиновъ сдѣлались жертвами этого несчастія.

Отправившись изъ Астрахани отъ Зюзиной розсыпи, 11-го сентября въ 8 часовъ вечера, для слѣдованія въ Баку, паро-

ходъ «Куба» на слѣдующій день прибылъ къ о-ву Чечню, а 13-го рано утромъ, черезъ проливъ между Чечнемъ и Учемъ отправился далѣе, при умѣренныхъ N и NO, съ большою зыбью. До полдня 14-го числа вѣтеръ дулъ тихо или умѣренно отъ NO, съ пасмурной погодой, иногда съ дождемъ. Въ полдень, по счисленію, пароходъ находился около параллели низовой пристани; вѣтеръ NW, свѣжій, съ порывыми, по временамъ дождь; береговъ и горъ невидно. Около двухъ часовъ, сквозь пасмурность стали слабо обозначаться очерки горъ, по которымъ заключили, что пароходъ, согласно съ счисленіемъ, находился около Бишъ-Бармака. Въ 4 часа пароходъ прошелъ въ виду буруновъ на камняхъ Два Брата, и въ это время, съ парохода разсмотрѣли уже мысъ Амбуранъ и другія примѣтныя мѣста и горы, къ западу отъ мыса лежащія. Вѣтеръ былъ NW, весьма крѣпкій, съ сильными порывами; пасмурно и по временамъ дождь. Пароходъ съ помощію зарифленнаго форъ-триселя, весьма хорошо уходилъ отъ волненія, которое поднималось надъ кормою горами. Въ $^3/_4$ 6-го часа пополудни, при тѣхъ же обстоятельствахъ, пароходъ прошелъ параллель восточнаго Амбурана и, опредѣлившись крюйсъ-пеленгомъ, взялъ курсъ въ Апшеронскій проливъ; вскорѣ за тѣмъ съ парохода разсмотрѣли Апшеронскую гору и мысъ Шоуланъ, и взяли курсъ такимъ образомъ, чтобъ пройти Апшеронскій рифъ, въ разстояніи отъ него, около двухъ миль. Наступавшія сумерки и пасмурность съ дождемъ по временамъ закрывали берегъ и потому нельзя было много удаляться отъ него, чтобы въ темнотѣ во все не потерять изъ вида входа въ проливъ. Лотъ бросали безпрерывно и шли по глубинамъ 12, 11, 10 и 9 саженъ. Около $7^1/_2$ часовъ, когда пароходъ подходилъ уже къ Шоулану, свѣжій NW-й вѣтеръ внезапно со шкваломъ и дождемъ перешелъ къ NO и задулъ еще съ большею силой, съ парохода ничего нельзя было разсмотрѣть, вслѣдствіе густой, непроницаемой пасмурности. Пароходъ привели на OSO и O; но, несмотря на полный ходъ и поставленный гротъ-трисель, онъ уже не слушалъ руля, дрейфовалъ бокомъ и вскорѣ съ 8-саженной глубины два раза ударился о подводные каменья, находившіеся къ сѣверу отъ оконечности Шоулана; отъ этихъ,

ударовъ показалась вода въ носовой каютъ-компаніи и лопнули помпы въ машинѣ, которая послѣ этого не могла уже дѣйствовать. Послѣ двухъ ударовъ, пароходъ выкинуло на глубину и потащило на Шоуланскіе каменья, Тотчасъ же поставили форъ-трисель и убрали гротъ, чтобъ сообщить пароходу хотя какой-нибудь ходъ, и править рулемъ. Этимъ средствомъ удалось безопасно пройти мимо камней почти вплоть къ нимъ; но далѣе двигаться было уже невозможно (ибо пароходъ снова тащило къ береру, который тутъ нѣсколько выдается), хотя для приведенія къ вѣтру снова поставили гротъ-трисель. Тотчасъ же бросили даглисгъ и за нимъ плехтъ, ибо дрейфовать было некуда; пароходъ задержался саженяхъ въ тридцати отъ скалистаго отвѣснаго берега около полуверсты южнѣе оконечности Шоулана. Между тѣмъ выкачивали воду и приготовляли брифокъ, чтобы подвести его подъ носовую часть парохода для удержанія течи; это было исполнено весьма удачно подъ присмотромъ лейтенанта Кошкуля и прапорщика Зенилова, и вода въ носовомъ трюмѣ, выкачиваемая подъ наблюденіемъ мичмана Ясенскаго, стала замѣтно убывать. Въ прочихъ отдѣленіяхъ трюма воды не было. Бурунъ часто перекатывался черезъ пароходъ, который, впрочемъ, держался хорошо. Для извѣщенія о бѣдствіи стрѣляли изъ пушекъ и жгли фальшфейеры, хотя на помощь было мало надежды, потому что ближайшее селеніе Шевелянъ находилось въ разстояніи не менѣе трехъ верстъ.

Спасеніе шканечнаго журнала поручено было подпоручику Иванову, а журналы астрономическихъ и другихъ наблюденій, въ двухъ экземплярахъ, лейтенанту Кошкулю и лейтенанту Симонову, каждому по экземпляру. Капитанъ-лейтенантъ Ивашинцовъ приказалъ изготовиться къ срубкѣ мачтъ, но медлилъ исполненіемъ этой крайней мѣры, ибо мачты были единственною надеждою къ спасенію людей у скалистаго неприступнаго берега, при сильномъ бурунѣ. Около 9-го часа вечера буруны и удары въ носъ парохода увеличились и вслѣдъ затѣмъ лопнула даглистовая цѣпь; тогда пароходъ потащило на берегъ и всѣмъ лѣвымъ бортомъ бросило на скалы. При первыхъ ударахъ, перерубили правыя фокъ-ванты, мачта упала на каменья и послужила для

*

спасенія большей части команды. Начальникъ экспедиціи, командиръ парохода и лейтенантъ Кошкуль находились на мостикѣ, надъ кожухами, и оставили его, по приказанію начальника экспедиціи, тогда, когда мостикъ началъ разрушаться. Командиръ парохода лейтенантъ Поскочинъ отправился на бакъ для спасенія команды посредствомъ упавшей мачты, которая минутъ пять держалась у борта, а потомъ проломила его и изломалась въ бурунахъ; прочіе офицеры и начальникъ экспедиціи перешли на шканцы, откуда успѣли передать конецъ съ перлинемъ на ближайшую выдавшуюся скалу. Послѣ первыхъ ударовъ парохода о скалу упала и гротъ мачта наискось къ лѣвой сторонѣ и, вслѣдъ за тѣмъ пароходъ переломился сзади кожуховъ и сталъ быстро погружаться. Тогда еще нѣсколько человѣкъ спаслось, бросившись въ буруны и, кто успѣлъ, перебрались по перлиню на скалу. Начальникъ экспедиціи стоялъ на рубкѣ каютъ-кампанейскаго люка и, погрузившись въ море вмѣстѣ съ пароходомъ, вынесенъ былъ буруномъ къ упомянутой скалѣ, гдѣ, ухватившись за висѣвшій какой-то конецъ, вытащенъ на берегъ мичманомъ Ясенскимъ. Въ это время сверхъ воды оставались только труба и полуразбитые кожухи; на остаткѣ лѣваго кожуха держался еще командиръ парохода лейтенантъ Поскочинъ. Желая до конца исполнить долгъ свой, онъ не воспользовался возможностью спасенія посредствомъ мачты, да и послѣ того, когда мачта переломилась, снова отказался принять поданный ему конецъ боцманомъ Недогрѣемъ. Съ погруженіемъ парохода въ море уже не было никакой возможности подать съ берега помощь командиру. Вмѣстѣ съ нимъ около колесъ держались еще нѣсколько человѣкъ; нѣкоторые изъ нихъ спаслись черезъ буруны, а послѣдняго уже вытащили по утру слѣдующаго дня. Ночью остатокъ кожуха былъ сорванъ бурунами и командиръ парохода, за него державшійся былъ сорванъ бурунами и вѣроятно, разбившись о каменья, на которые его бросило, погибъ. Лейтенантъ Кошкуль, по разсказу видѣвшихъ его въ послѣднюю минуту крушенія, схватился было за перлинь, укрѣпленный на скалѣ, но былъ убитъ ударомъ осмерки въ голову. Лейтенантъ Симоновъ

бросился въ воду, вѣроятно, надѣясь на свое искуство плавать, и утонулъ въ бурунахъ. О поручикѣ Ивановѣ ничего неизвѣстно.

Чрезъ 10 минутъ послѣ перваго удара о береговыя скалы парохода уже не было. Почти всѣ, которые остались живыми, спаслись въ этотъ короткій промежутокъ времени, благодаря особенной милости Провидѣнія и необыкновенной распорядительности, хладнокровію и самоотверженію начальника экспедиціи, командира парохода и прочихъ офицеровъ, а также порядку и строгой подчиненности нижнихъ чиновъ.

Спаслись: начальникъ экспедиціи, состоящій по флоту капитанъ-лейтенантъ Ивашинцевъ, 46 ф. эк. мичманъ Ясенскій, корпуса штурмановъ прапорщикъ Зениловъ, 44 фл. эк. лекарь Зимодро, 46 фл. эк. лекарскій помощникъ Бердниковъ и 57 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Опасно ушибенныхъ нѣтъ. Погибли: командиръ парохода 46 фл. эк. Лейтенантъ Николай Поскочинъ, лейтенанты 8 фл. эк. Василій Кошкуль и 11 фл. эк. Николай Симоновъ, корпуса штурмановъ подпоручикъ Василій Ивановъ и нижнихъ чиновъ 18 человѣкъ.

Шканечный журналъ и журналы гидрографическихъ работъ по съемкѣ и промѣру Каспійскаго моря погибли вмѣстѣ съ тѣми, кому они были поручены. Все имущество казенное и частное также погибло, ибо, по быстротѣ, съ которой пароходъ утонулъ, и по условіямъ мѣстности, представлявшей отвѣсный высокій берегъ, не было никакой возможности что-либо передать на него; всякій спасся только въ томъ, въ чемъ былъ, многіе безъ обуви и одежды.

Въ продолженіе ночи 11-ть человѣкъ, болѣе другихъ ушибленыхъ, были перевезены на арбахъ въ селеніе Шевелянъ, куда отправлены и другіе люди, за исключеніемъ нѣсколькихъ человѣкъ, оставленныхъ для караула. По желанію мѣстнаго жителя, отставнаго офицера Абдула Ахундова, офицеры и нижніе чины помѣщены были въ его собственномъ домѣ и, при содѣйствіи

его, по распоряженію мѣстнаго начальства, снабжены, по возможности, пищею, а больные, одеждою. 15-го прибыли на мѣсто крушенія командующій Бакинскою станціею капитанъ 1 ранга Фрейгангъ и уѣздный начальникъ; 16-го больные перевезены на арбахъ въ Баку, а 17-го прибыла туда же и остальная команда съ офицерами. У парохода оставленъ караулъ изъ мѣстныхъ жителей, а для спасенія выкидываемыхъ вещей—команда изъ 10 матросъ промѣрной партіи, при офицерѣ. Пароходъ весь подъ водою, кромѣ верхнихъ частей колесъ, плотно лежитъ лѣвымъ бортомъ на скалѣ, наклонившись на правую сторону, т. е. къ морю. Машинныя части всѣ на мѣстѣ и валъ почти на равнѣ съ водою. Внутренность парохода и вообще все деревянное превращено бурунами почти въ щепу, и разбросано по скаламъ, мѣстами сажени 4 въ вышину, на разстояніи нѣсколькихъ верстъ. Для укрѣпленія парохода къ берегу посланы туда отъ Бакинской станціи цѣпи на баржѣ № 8, которая и остается при немъ для присмотра. Капитанъ-лейтенантъ Ивашинцовъ, при донесеніи объ этомъ несчастномъ событіи, свидѣтельствуетъ объ отличныхъ дѣйствіяхъ мичмана 46 флотскаго экипажа, Ясенскаго, прапорщика корпуса штурмановъ Зенилова и лекаря 44 флотскаго экипажа Зимодро, которые, несмотря на полученные ими ушибы, не переставали впродолженіе цѣлой ночи подавать собою нижнимъ чинамъ примѣръ самоотверженія и энергіи, при спасеніи погибавшихъ сослуживцевъ.

Въ дополненіе къ этимъ свѣдѣніямъ изъ донесенія капитана 1-го ранга Фрейганга видно, что, по показаніямъ нѣкоторыхъ лицъ, хорошо знакомыхъ съ мѣстностію, отъ мыса Шоуланъ въ разстояніи около двухъ съ половиною верстъ къ осту существуютъ два камня, нигдѣ на картѣ неозначенные.

По полученіи извѣстія о гибели парохода, главный командиръ Астраханскаго порта учредилъ для разъясненія дѣйствій лицъ, которымъ было ввѣрено управленіе пароходомъ «Куба», слѣдственную коммисію подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Вульфа.

Въ дополненіе къ обстоятельствамъ, изложеннымъ въ рапортѣ,

капитанъ-лейтенантъ Ивашинцовъ объяснилъ слѣдственной коммисіи, что пароходъ «Куба», слѣдуя отъ параллели м. Амбурана въ Апшеронскій проливъ при NW вѣтрѣ, встрѣтилъ шквалъ отъ NO мили за двѣ сѣвернѣе м. Шоуланъ. Тогда же курсъ былъ измѣненъ ближе къ O, вскорѣ за тѣмъ на подвѣтренномъ крамболѣ были замѣчены буруны на оконечности м. Шоулана; Положили руль право на бортъ, но пароходъ, поднявшись до OtS или O, ставъ поперекъ волненія, при полномъ ходѣ, пересталъ слушать руля, но все еще подвигался нѣсколько впередъ, такъ что буруны на Шоуланѣ остались позади траверза. Вслѣдъ затѣмъ онъ ударился о подводные каменья, отчего и лопнули въ машинѣ помпы.

Каменья эти, судя по силѣ удара на большомъ волненіи, должны быть на глубинѣ не менѣе 9 или 10 ф.; они не назначены на картѣ и находятся около мили къ сѣверу отъ оконечности Шоулана. Впослѣдствіи жители селенія Шевелянъ указывали на этомъ же мѣстѣ подводные камни, а также и на другомъ мѣстѣ, около версты къ NO отъ Шаулана. Буруновъ на тѣхъ и на другихъ не было тогда видно.

Мичманъ 46 флотскаго экипажа Ясенскій и корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Зениловъ подтвердили обстоятельства, изъясненныя въ рапортѣ и показаніяхъ капитанъ-лейтенанта Ивашинцева. Изъ нихъ Ясенскій добавилъ, что когда лопнула даглистовая цѣпь, то при первомъ ударѣ парохода о каменья, командиръ приказалъ рубить фокъ-мачту, почему онъ, Ясенскій, вынесъ топоръ и приказалъ перерубить правыя фокъ-ванты и фордуны, а вслѣдъ за тѣмъ и мачту, что и было немедленно исполнено. Въ это время спустившійся съ мостика командиръ, узнавъ, что нѣсколько человѣкъ ўже были выброшены на берегъ бурунами, приказалъ ему Ясенскому, отправиться на ютъ и передать конецъ на скалу, вышиною въ $2^1/_2$ сажени, о которую било кормовую часть парохода. Немедленно матросомъ Безъизвѣстнымъ переданъ былъ, хотя съ большимъ трудомъ, лотлинь, къ нему привязали кабельтовъ, который и былъ выбранъ на скалу и закрѣпленъ лекаремъ

Зимодро и бывшимъ съ нимъ матросомъ. Хотя онъ, Ясенскій, приказалъ людямъ, бывшимъ на кормѣ, лѣзть по кабельтову на скалу, но не многіе воспользовались этимъ средствомъ спасенія, потому что не всякій охотно рѣшался на эту опасную переправу, боясь быть раздавленнымъ пароходомъ, и по недостатку времени кабельтовъ былъ закрѣпленъ не болѣе какъ минуты за 4 до погруженія парохода. Минутъ чрезъ десять послѣ перваго удара, пароходъ переломился сзади кожуховъ и сталъ погружаться; упала гротъ-мачта, подняло палубу и бурунъ пошелъ чрезъ пароходъ. Въ это время буруномъ подняло осьмерку, стоявшую на лѣвой сторонѣ, и бросило ее на него, Ясенскаго, но онъ успѣлъ схватиться за бортъ шлюпки и влѣзть въ нее; въ шлюпкѣ въ это время стоялъ на банкахъ лейтенантъ Кошкуль; вслѣдъ за тѣмъ осьмерку бросило къ скалѣ и ему, Ясенскому, попался въ руку кабельтовъ, на которомъ онъ и повисъ вмѣстѣ съ лейтенантомъ Кошкулемъ, схватившимся за кабельтовъ ниже его. Послѣ неимовѣрныхъ усилій онъ, Ясенскій, взобрался на скалу. Когда же, желая подать помощь лейтенанту Кошкулю, онъ взглянулъ внизъ, то уже ни его, ни парохода не существовало, только обломки палубы и бимсы било о скалы; на кабельтовѣ висѣли начальникъ экспедиціи да еще одинъ человѣкъ, которымъ онъ и помогъ выйти на скалу. Впослѣдствіи оказалось, что лейтенантъ Кошкуль былъ раздавленъ осьмеркой. Въ это время оставались снаружи только труба и оба колеса парохода; наверху лѣваго колеса держался еще командиръ парохода, а внизу нѣсколько человѣкъ. Желая подать имъ какую-нибудь помощь, онъ приказалъ матросу Митрошину конецъ кабельтова, бывшій на берегу, обрубить и развить и, связавъ изъ него довольно длинный конецъ, перебросить на колесо, что и было очень скоро исполнено, но, къ несчастью, ни къ чему не послужило, потому что конецъ этотъ тотчасъ же былъ заваленъ обломками. Съ разсвѣтомъ получивъ веревки въ близлежащей деревнѣ, успѣли снять съ колеса еще одного человѣка; командиръ же парохода держался на колесѣ болѣе часа послѣ погруженія парохода и наконецъ былъ сорванъ буруномъ и, должно полагать, былъ убитъ о камни.

Прапорщикъ Зениловъ изъяснилъ, что 14-го сентября вступивъ на вахту въ 6 час., онъ снялъ мѣсто парохода, опредѣленное по крюйсъ-пеленгу по восточному Амбурану, отъ котораго находились на O, въ 7 итальянскихъ миляхъ при курсѣ SOtS. Около ¼ 7 часа, увидѣвши Апшеронскую гору и мысъ Шоуланъ, взяли курсъ SO; подпоручикомъ Ивановымъ былъ взятъ пеленгъ Апшеронской горы SO 22°, при девіаціи 1½° O. 44 флотскаго экипажа лекарь Зимодро показалъ, что въ то время, когда пароходъ принесло къ берегу, онъ, Зимодро находился на ютѣ у лѣваго борта; замѣтивъ, что шлюпочныя тали повисли за бортомъ и представляли возможность спуститься на скалы, которыя одно время отчасти были закрыты корпусомъ парохода отъ буруновъ, онъ, Зимодро, предложилъ стоявшимъ возлѣ него матросамъ воспользоваться этимъ средствомъ къ спасенію; но, видя ихъ нерѣшимость, онъ самъ схватился за тали и спустился на скалы. Спустившись такимъ образомъ, онъ побѣжалъ къ берегу, стараясь вытянуть лопарь за тали, но въ это время налетѣвшимъ буруномъ ударило его о скалы, потащило къ пароходу, вырвало изъ рукъ лопарь и снова бросило къ скаламъ, о которыя стало бить со всѣхъ сторонъ; наконецъ послѣ нѣсколькихъ минутъ выбросило его на болѣе возвышенное мѣсто, откуда успѣлъ онъ выползти на берегъ.

Квартирмейстеръ, исполнявшій должность боцмана, Антонъ Недогрей, квартирмейстеры Малько и Вдовченко и прочіе нижніе чины, спасшіеся во время крушенія парохода «Куба», подтвердили подъ присягою показанія офицеровъ; квартирмейстеръ Недогрей присовокупилъ, что хотя онъ и просилъ командира спасаться, но онъ сказалъ: «спасайся самъ, прощай!» и остался на разбитомъ кожухѣ парохода; тогда онъ, Недогрей бросился въ воду и его вынесло буруномъ на скалу; послѣ того, хотя онъ разъ пять кидалъ командиру съ берега конецъ распущеннаго кабельтова, но командиръ поймать его не могъ; его сбило буруномъ въ воду и онъ погибъ.

Командующій Бакинскою станціею, капитанъ 1 ранга Фрейгангъ, 18 сентября 1857 г., донесъ исполняющему должность главнаго командира Астраханскаго порта, что онъ 17 сентября

утромъ, лично осмотрѣлъ мѣстность, гдѣ пароходъ «Куба» потерпѣлъ крушеніе, и нашелъ остатки средней части парохода прибитыми къ отвѣстнымъ скаламъ, около полуверсты южнѣе мыса Шоуланъ, гдѣ отчасти была видна сохранившаяся подъ водою машина съ котлами. Проводникъ его, отставной штабсъ-капитанъ Аббула Ахундовъ, будучи съ малолѣтства хорошо знакомъ съ мѣстностью края и скалы, у подножья которой совершилось крушеніе парохода «Куба», указалъ ему въ разстояніи 2 верстъ отъ мыса Шаулана подводные камни, приблизительно, къ О, нигдѣ непоказанные на картахъ.

По мнѣнію командира Астраханскаго порта и Каспійской флотиліи, гибель парохода «Куба» произошла не вслѣдствіе какихъ-нибудь несообразныхъ распоряженій или упущеній начальника описной экспедиціи командира парохода или бывшаго предъ крушеніемъ на вахтѣ корпуса штурмановъ прапорщика Зенилова, но единственно отъ удара парохода о подводный камень, небывшій до того извѣстнымъ, къ чему привели обстоятельства, а именно: внезапно перемѣнившійся на 8 румбовъ крѣпкій вѣтеръ, задувшій съ большею жестокостью противъ прежняго, что остановило пароходъ въ слѣдованіи избраннымъ курсомъ прямо въ Апшеронскій проливъ и за тѣмъ привело его въ то опасное положеніе, изъ котораго, за всѣми принятыми своевременно благоразумными мѣрами, онъ уже не могъ выйти и подвергся гибели, а потому контръ-адмиралъ Машинъ полагалъ случай этотъ, на основаніи Св. Мор. Угол. Пост. кн. 1 ст. 80 и 108, предать волѣ Божіей и убытокъ, происшедшій отъ гибели парохода «Куба», принять на счетъ казны. Штабъ и оберъ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ, спасшимся при крушеніи парохода «Куба» и потерявшимъ свое имущество, выдать за потери собственности первымъ полугодовые, а послѣднимъ годовые оклады жалованья.

По разсмотрѣніи настоящаго дѣла, Морской Генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что со стороны командира парохода лейтенанта Поскочина и находившагося на немъ капитана 2 ранга Ивашинцова не было никакихъ упущеній какъ при управленіи пароходомъ «Куба» во время слѣдованія его въ Апшеронскій проливъ,

такъ и въ принятіи надлежащихъ мѣръ для спасенія его отъ гибели; напротивъ, изъ дѣла видно, что эти офицеры оказали надлежащую распорядительность и хладнокровіе во время явной опасности, и лейтенантъ Поскочинъ, отказавшись оставить ввѣренный ему пароходъ, когда еще представлялась къ тому возможность, пожертвовалъ жизнью ради исполненія долга службы. Шханечный журналъ парохода и журналы астрономическихъ и другихъ наблюденій утратились вслѣдствіе гибели офицеровъ, которымъ было поручено ихъ спасеніе; оставшіеся въ живыхъ, мичманъ Ясенскій, прапорщикъ Зениловъ и лекарь Зимодро оказали при спасеніи нижнихъ чиновъ парохода похвальное самоотверженіе и распорядительность, а потому Морской Генералъ Аудиторіатъ полагалъ: капитана 2 ранга Ивашинцова и лейтенанта Поскочина (умершаго) отъ отвѣтственности за крушеніе парохода «Куба» освободить; 2) убытокъ, происшедшій отъ гибели парохода «Куба», и потери находившихся на немъ инструментовъ, вещей, матеріаловъ и денежной суммы принять на счетъ казны. Выдать штабъ и оберъ-офицерамъ и нижнимъ чинамъ парохода «Куба», спасшимся при крушеніи, за потерю ихъ собственности, не въ зачетъ, первымъ полугодовые, а послѣднимъ годовые оклады жалованья.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: исполнить согласно заключенію Морскаго Генералъ-аудиторіата, но выдать денежное пособіе офицерамъ, потерявшимъ имущество во время крушенія парохода «Куба», въ дополненіе къ полученному ими по особому Высочайшему повелѣнію, въ такомъ размѣрѣ, чтобы вся сумма составила для каждаго годовой окладъ жалованья.

Тендеръ «Камчадалъ».

Тендеръ «Камчадалъ» снялся съ якоря съ Николаевскаго рейда на Амурѣ 11-го октября 1858 г. для доставленія груза въ Удскъ съ тѣмъ,

что ежели до 20 октября онъ не будетъ имѣть возможности придти по назначенію, то долженъ слѣдовать на зимовку въ Аянъ. При тендерѣ имѣлся одинъ 4-хъ весельный ялъ. Плаваніе тендеру предстояло самое тяжелое: погоды въ это время стояли бурныя, постоянно дули свѣжіе вѣтра, сопровождаемые морозомъ и снѣгомъ; самое же судно было уже старо и весьма не надежно; во время починки его, стоило много трудовъ чтобъ уменьшить въ немъ течь. Тендеръ, однако, нагрузили и, несмотря на позднее время года, отправили въ путь. Въ послѣднихъ числахъ ноября разнесся слухъ, что въ сѣверной части Амурскаго лимана позднею осенью погибло какое-то судно. При этомъ извѣстіи невольно приходилъ на умъ «Камчадалъ.» Чтобы убѣдиться въ справедливости этого слуха, главный командиръ немедленно послалъ туда кап.-лейт. Болтина и полицмейстера хорунжаго Матвіевскаго; имъ было поручено освидѣтельствовать судно и собрать отъ гиляковъ свѣдѣнія относительно судовой команды. Когда они воротились въ Николаевскъ, то гибель тендера была уже не слухъ, а страшная истина. Они привезли съ собою замерзшаго унтеръ-офицера, тѣло котораго было найдено на льду между тендеромъ и берегомъ, крѣпко перевязанное веревками что заставляло предполагать какое-нибудь насиліе со стороны туземцевъ-гиляковъ. На вопросъ, зачѣмъ они его связали? они отвѣчали, что это ихъ обычай относительно всякаго умершаго. Говорятъ, что какой-то гилякскій мальчишка проговорился, будто видѣлъ его живымъ, но потомъ опять сталъ отговариваться, что сказалъ неправду.

На тендерѣ «Камчадалъ» были офицеры: прапорщики Кузьминъ и Алексѣевъ; нижніе чины: квартермейстеръ Сѣровъ; матросы: Клишенко, Коршуновъ, Колчинъ, Топаровъ, Казаковъ, Куртышовъ, Потѣхинъ, Плюговъ, Щироковъ и Ерешинъ. Прапорщикъ Алексѣевъ, сынъ смотрителя Николаевскаго госпиталя, бѣдные родители котораго нарочно поселилось на Амурѣ, чтобы быть вмѣстѣ съ сыномъ. За тѣмъ къ мѣсту крушенія была отправлена слѣдственная коммиссія, которая, прибывъ туда 12-го декабря 1858 года, нашла тендеръ на банкѣ у малаго Пуирскаго фарватера

лежащимъ на правомъ боку; вся правая сторона по ватервейсу отошла на $1/2$ фут. до половины праваго шкафута, а правая раковина отстала болѣе чѣмъ на футъ. Палуба и половина праваго шкафута переломлена и вся носовая часть опустилась около двухъ футовъ, такъ что обломокъ фокъ-мачты и кнехты поднялись около пяртнерса на полтора фута, фокъ-мачта сломана выше палубы на девять футовъ и лежитъ подъ лѣвой стороной; ванты съ обѣихъ сторонъ и весь бѣгучій такелажъ перерублены; на обломкѣ фокъ-мачты остались раксы, привязанные къ шхаторинѣ, но самый парусъ вырванъ; около мачты же найденъ форштевень отъ шлюпки; бушпритъ, сломанный у самаго форштевня, лежалъ на лѣвой сторонѣ, спутанный такелажемъ; гротъ мачта цѣла; гафель съ продернутыми гарделью и дирикъфаломъ, поднятъ до мѣста; гикъ на мѣстѣ; гикатопенантъ и гика-тали оборваны; гикъ лежалъ на правомъ борту; разносный грота-штагъ запутанъ около мачты и около него обвернутъ вымпелъ; гротъ-ванты съ правой стороны лопнули отъ топа на шесть футовъ; гротъ-стеньги нѣтъ и стень-такелажъ прихваченъ у езельгофта; руль положенъ лѣво на бортъ, но вышибленъ изъ петель и палуба около него разворочена; штурвалъ закрѣпленъ, и штуръ тросы цѣлы; люковъ на палубѣ нѣтъ и самая палуба прорублена въ трехъ мѣстахъ; обшивка фальшбортовъ на правой сторонѣ вся сломана; канатъ отклепанъ отъ якоря и якорь, повисши лапами за бортъ, лѣвый же якорь на мѣстѣ, принайтовленъ, также съ отклепаннымъ канатомъ, который приклепанъ къ маленькому верпу, лежавшему на якорѣ; сзади лѣваго якоря, на лѣвой сторонѣ принайтовленъ еще верпъ; около судна и въ особенности на правой сторонѣ громада льдинъ и вся носовая часть покрыта льдомъ и снѣгомъ, въ полторы сажени толщиною, воды въ суднѣ въ кормовой части пять футовъ девять дюймовъ, въ носовой же семь футовъ.

Послѣ наружнаго осмотра прорубили палубу въ кормовой части и вытащили крючками тѣло прапорщика корпуса флотскихъ штурмановъ Алексѣева; онъ былъ одѣтъ въ теплое фор-

менное пальто, въ шерстяную рубашку, подъ которой была еще миткалевая рубашка; на шеи шерстяная шаль, на ногахъ большіе сапоги. Потомъ вытащили въ чехлѣ саблю съ протупеей, небольшой кожаный мѣшокъ съ деньгами и хронометръ, остановившійся на 4 час. 18 минутахъ. 13 декабря продолжали *вырубать палубу*; вытащили тѣло жены боцмана Сѣрова, вытащено нѣсколько мѣшковъ муки и разные лоскутки отъ платьевъ. 14-го декабря продолжали *очищать* палубу отъ льда и снѣга и вытащили нѣсколько мѣшковъ муки и сюртукъ прапорщика Алексѣева; въ карманѣ сюртука нашли маленькую тетрадку, въ которой двѣ страницы исписаны карандашомъ, но карандашъ уже потерся. 15-го декабря продолжали ломать палубу, вмѣстѣ съ тѣмъ работали крючками и вытащили изъ форъ-люка тѣло матроса и запасный парусъ; 16-го декабря вытащили нѣсколько мѣшковъ муки; 17-го декабря палуба была окончательно сломана и вытащили въ тотъ день четырехъ матросовъ. 18-го декабря продолжали еще поиски, но никого найти не могли. За тѣмъ началось слѣдственное дѣло, на которомъ были опрошены нѣсколько гиляковъ. Изъ нихъ а) *Моуганъ* показалъ, что именно въ которое время—не помнитъ, но послѣ сильнаго вѣтра увидѣлъ судно безъ парусовъ съ одной мачтой и на третій день отправился къ нему; въ этотъ день была тоже большая волна; судно съ одной стороны было полно воды, носъ его былъ цѣлъ, а корма съ правой стороны сломана; на палубѣ ледъ; въ палубѣ въ носу видѣлъ два тѣла, въ кормѣ одно и на палубѣ одно, которое взяли съ собою. Онъ, Моуганъ, говорилъ гилякамъ взять и другія тѣла, но они не согласились. Не дали знать въ Николаевскъ потому, что ледъ еще не стоялъ. Найденный на палубѣ человѣкъ былъ однимъ концемъ веревки обвернутъ вокругъ тѣла, а другой конецъ спущенъ за бортъ; казенныхъ ружей на суднѣ не видали, а взяли только винтовки. Бумагъ или инструментовъ на суднѣ не видалъ, мертвыхъ тѣлъ нигдѣ въ окрестностяхъ не выбрасывало. Опредѣлить время, въ какое онъ увидѣлъ судно—не можетъ, но помнитъ, что это было за три или четыре дня до пріѣзда казака Огибалова (*). б) *Неринганъ* не помнитъ когда

(*) Казакъ Огибаловъ былъ въ деревнѣ Лангре 16 ноября 1858 года.

увидѣлъ судно; но ледъ носило еще по лиману; вѣтеръ былъ NO. Парусовъ не было и судно стояло на томъ же мѣстѣ, гдѣ и теперь; прежде подъ парусами его не видалъ. На третій день, какъ увидѣли судно, ѣздилъ туда гилякъ Моуганъ на лодкѣ и воротился въ тотъ же день, разсказавъ, что видѣлъ на палубѣ мертваго человѣка; что мачта и корма сломаны, что воды въ суднѣ больше половины и лежитъ оно на правомъ боку. Моуганъ привезъ три куска *дабы* и три ружья. Въ тотъ же день отправились еще двѣ лодки; на одной изъ нихъ находился и онъ, *Нерингань*, и нашли они судно въ такомъ видѣ, какъ разсказывалъ Моуганъ: въ суднѣ былъ ледъ; прорубивъ палубу, доставали вещи крючками, а нѣкоторыя вещи, лежавшія на лѣвой сторонѣ, внѣ воды были сухія; вещи отъ нихъ отобраны, только осталось немного *дабы*. До того времени какъ увидѣли судно, былъ сильный вѣтеръ съ морозомъ и снѣгомъ. У гротъ-мачты видѣлъ только двѣ доски; палуба была покрыта льдомъ и снѣгомъ. Въ кормѣ и въ носу видѣлъ по одному трупу, а другіе гиляки говорили ему, что видѣли въ носу два трупа. Выстрѣловъ не слыхалъ и шлюпокъ не видалъ; трупъ, найденный на палубѣ, былъ обвязанъ веревкой, которая была завязана за гротъ мачту, а другой конецъ былъ спущенъ за бортъ. в) *Сембреинъ* показалъ, что на суднѣ былъ ледъ образовавшійся отъ замерзшей воды; люки были открыты, воды съ правой стороны судна въ полъ роста человѣка; видѣлъ провіантъ и два трупа въ форъ-люкѣ. Прежде судна подъ парусами не видалъ, а увидѣлъ его послѣ шторма, т. е. около половины пришедшей луны. Въ томъ мѣстѣ, гдѣ находится судно, воды при убыли по колѣно, а въ полную—сажень; шлюпокъ не видалъ. Гиляки: *Уалкинъ*, *Латунгъ*, *Полизвеинъ*, *Мевгунъ*, *Эддемъ*, *Очикъ*, *Янюнъ*, *Сегинъ*, *Топпенъ*, *Дабинъ* и *Надбель* бывши опрошены каждый порознь, показали то же, что и гилякъ *Сембреинъ*. Гиляки: *Чамтуръ* и *Кружка* подтвердили показанія *Сембреина*, добавивъ, первый, что видѣлъ судно подъ парусами, шедшимъ съ моря къ Сахалину, послѣ того четыре дня былъ штормъ со снѣгомъ, такъ что ничего не было видно, а послѣ шторма увидалъ судно на томъ же мѣстѣ, гдѣ оно теперь; а послѣдній

оказалъ, что видѣлъ судно, шедшее подъ парусами въ море къ сѣверу, а потомъ, дней чрезъ 10 или болѣе, увидѣлъ на томъ мѣстѣ, гдѣ теперь находится. Вещи, найденныя на тендерѣ «Камчадалъ» отобраны отъ гиляковъ и возвращены по принадлежности (*). Изъ судебно-медицинскихъ свидѣтельствъ, найденныхъ на тендерѣ «Камчадалъ» семи тѣламъ, оказалось, что смерть всѣхъ ихъ произошла отъ апоплексіи вслѣдствіе замерзанія.

Командированный изъ числа членовъ слѣдственной коммисіи на островъ Сахалинъ, для собранія свѣдѣній о гибели тендера «Камчадалъ», корпуса штурмановъ прапорщикъ Петровъ донесъ, что 14-го января 1859 г. онъ переѣхалъ лиманъ противъ острова въ Хаземпоръ, и сталъ собирать свѣдѣнія отъ гиляковъ въ первой встрѣтившейся ему деревнѣ; но гиляки объявили, что они ничего не знаютъ и вещей никакихъ не имѣютъ, кромѣ муки и мѣшковъ, которые выкидывало на берегъ въ исходѣ іюля или въ началѣ августа; а одинъ изъ гиляковъ сказалъ, что въ деревнѣ Теньги, къ сѣверу по Сахалину, есть у гиляковъ вещи, какъ то: ружье, пистолетъ, револьверъ, двѣ шкатулки и не много водки. Въ помянутую деревню онъ прибылъ 15-го числа и сталъ просить вещи, выкинутыя съ судовъ: гиляки безъ всякаго сопротивленія отдали двѣ китайскія шкатулки, обрѣзки платковъ (бѣлыхъ), которые они взяли цѣлымъ кускомъ, но раздѣлили между собой и сшили рубашки; казенное ружье безъ штыка и пистолетъ были переданы въ деревню Ташльво. Всѣ эти вещи были закупоренны въ ящикъ, который былъ принайтовленъ, какъ онъ послѣ увидѣлъ, къ диванной рамѣ (на которую наклыдывается подушка), ружье же и пистолетъ были привязаны на крышкѣ ящика; вещи эти выкинуты были въ концѣ іюля или въ началѣ августа. Потомъ гиляки объявили, что на другой день найдены три мертвыя тѣла, а чрезъ нѣсколько дней желѣзная шлюпка, и что тѣла они погребли, а шлюпку вытащили на берегъ; осенью же найденъ боченокъ съ водкой, замерзшій во льду на банкѣ и, какъ гиляки показываютъ, водки было не менѣе

(*) Гражданскому вѣдомству, въ 27 флотскій экипажъ и въ контору надъ портами Восточнаго океана и частнымъ лицамъ.

трехъ ведеръ; но уже вся выпита и ему показали въ глиняномъ кувшинѣ не болѣе какъ бутылки четыре, въ смѣси съ разсоломъ; муки въ этой деревнѣ видѣлъ пудовъ до пятидесяти, пересыпанной въ ящики и бочки, но подмоченной и даже сопрѣвшей; о тендерѣ они только и знаютъ, что онъ прошелъ утромъ при W вѣтрѣ къ сѣверу подъ парусами. Послѣ опроса прапорщикъ Петровъ отправился въ тотъ же день осмотрѣть тѣла и шлюпку; и какъ ближе къ деревнѣ находилась шлюпка, то онъ началъ съ нее и нашелъ въ слѣдующемъ состояніи: наружная обшивка нигдѣ не пробита, ящики въ кормѣ и въ носу срѣзаны, внутри полшлюпки льду; потомъ отправился къ мѣсту, гдѣ погребены тѣла, и когда прибылъ, приказалъ разрыть могилу и увидѣлъ, что мертвый положенъ въ теплой синей рубашкѣ и въ нижнихъ панталонахъ, лицомъ внизъ, и когда его подняли, то лица нельзя было различить, потому что тѣло уже сгнило, но на головѣ кое-гдѣ еще видны были свѣтлорусые волосы. Гилякъ, который при этомъ находился, сказалъ, что и другія два тѣла положены также въ такой же одеждѣ и въ одно время. Послѣ чего тѣло было погребено на томъ же мѣстѣ и поставленъ крестъ. Въ прочихъ деревняхъ гиляки знаютъ, что осенью, когда былъ ледъ на отмеляхъ, прошло двухмачтовое судно къ сѣверу подъ парусами. 17 числа прибылъ Петровъ въ деревню Тошльво и гиляки показали, что видѣли двухмачтовое судно, идущее къ сѣверу подъ парусами при SW вѣтрѣ; но оно въ тотъ же день скрылось, а послѣ, чрезъ два дня, былъ крѣпкій N вѣтеръ. Въ этой же деревнѣ взятъ пистолетъ; тутъ же были гиляки изъ сѣверныхъ деревень, но они судна осенью совсѣмъ не видали.

При разсмотрѣніи дѣла въ Генералъ-аудиторіатѣ, членъ Генералъ-аудиторіата контръ-адмиралъ Завойка, по приказанію управляющаго Морскимъ Министерствомъ, представилъ по этому дѣлу записку; извлеченіе изъ нея нельзя не включить въ число самыхъ интересныхъ свѣдѣній касательно гибели «Камчадала». Контръ-адмиралъ Завойка говоритъ слѣдующее: Прочитавши извѣстіе о гибели изъ Амурской флотиліи тендера «Камчадалъ» и джонки съ продовольствіемъ, предназначеннымъ для охотскаго

края, я скорблю душой о потерѣ людей, которые дороги мнѣ, какъ мои дѣти, ибо каждый человѣкъ бывшаго 46 флотскаго экипажа перенесъ со мною столько трудовъ, что трудъ сроднилъ насъ. Такъ же скорблю о томъ бѣдномъ народонаселеніи въ пустыняхъ, которое обречено два года бѣдствовать отъ недоставленія къ нимъ продовольствія: сколько погибнетъ отъ этого людей и страдальческою смертью!

«Тендеръ «Камчадалъ» построенный въ 1843 году или 1845, постоянно былъ въ работѣ и уже не могъ быть достаточно проченъ для зимняго плаванія въ 1858 г.; за симъ стоитъ взять метеорологическіе журналы и заглянуть въ нихъ, то окажется, что съ октября начинаются въ той странѣ значительные морозы; (въ мою бытность 10 октября ледъ покрылъ устье рѣки Амура и я ходилъ по льду). Тендеръ «Камчадалъ» отправленъ 15 октября—и куда? Въ Удское! въ мѣсто, которому только наглядная составлена опись, а входить въ устьѣ рѣки Уды возможно только пять дней до новолунія, и пять послѣ новолунія; а не случись попутнаго вѣтра въ эти пять дней и какъ полная вода приходитъ въ ночное время, а въ темноту входить нельзя, то ожидать потребно цѣлый мѣсяцъ. Не угодно ли, для ясности, прочесть Кузьмина опись (*) о входѣ въ рѣку Уду? Въ устьяхъ рѣки Уды жилья нѣтъ, а селеніе около 90 верстъ въ верховьяхъ рѣки, и помощи ожидать нельзя съ берега—пустыня совершенная. Въ октябрѣ, въ исходѣ, день бываетъ часовъ до шести, морозы за 10°, шторма; отъ пара, исходящаго изъ воды, съ наступленіемъ морозовъ бываетъ постоянный туманъ, доходящій до мглы; теченія около удскаго берега и Шантарскихъ острововъ, по измѣренію г. Кузьмина, доходятъ до 4 миль въ часъ, а въ самыхъ устьяхъ рѣки Уды, теченіе при низкихъ водахъ доходитъ до 8 узловъ, но приливы превозмогаютъ быстроту рѣки, останавливая, а иногда обращая теченіе ея на разстояніе 10 верстъ. На тендерѣ шлюпка двойка; на этой двойкѣ, командиру предстояла работа: имѣть сообщеніе съ берегомъ

(*) Въ 1831 г. поручикъ Кузьминъ произвелъ опись рѣки Уды насчетъ Россійско-Американской Компаніи (см. Записк. Гидрографическаго Департамента).

при означенномъ теченіи, промѣрить устье рѣки, поставить створы для входа. Все это онъ долженъ сдѣлать на двойкѣ при теченіи и морозахъ, и за тѣмъ ожидать новолунія, а первое новолуніе послѣ его выхода изъ Амура было 25 октября, а если вѣтръ не благопріятствовалъ бы въ это новолуніе, то ожидать слѣдующаго до 23 ноября. Итакъ, вышеозначенныя ожиданія всѣ должны исполниться на открытомъ рейдѣ при морозѣ и штормахъ, а за тѣмъ, къ означенному времени, какъ значится по наблюденію Кузьмина, рѣка Уда 21 октября покрывается льдомъ. Какъ же не оградить отъ несчастій въ этой дальней странѣ закономъ: не высылать судовъ позже 20 сентября въ рейды съ продовольствіемъ? Какъ же не дать средствъ для поданія помощи судамъ, подходящимъ къ пустынному берегу съ продовольствіемъ? а чрезъ неимѣніе означенныхъ средствъ предоставлять людей, живущихъ въ пустыняхъ, рисковать снабженіемъ въ продовольствіи, безъ котораго они въ суровомъ климатѣ остаются аки птицы небесныя, не имѣя что съѣсть; но у птицъ крылья есть, онѣ долетятъ къ пищѣ, а человѣку невозможно по пустынямъ перескочить 1200 верстъ до перваго жилья—города Якутска, гдѣ они могутъ найти себѣ продовольствіе. Я предвижу, если не отмѣнится въ такихъ способахъ снабженіе продовольствіемъ Удскаго и Охотскаго краевъ, какъ произведено въ 1858 году, то бѣдствія судовъ и людей будутъ неизбѣжно продолжаться и впредь».

По поводу записки этой и возникшаго, вслѣдствіе ея, со стороны Генералъ-Аудиторіата запроса, военный губернаторъ Восточной Сибири заявилъ: что 1) по отдѣленіи Приморской области отъ Якутской, Удскій край отошелъ въ управленіе Приморской области и, по распоряженію генералъ-губернатора, долженъ былъ снабжаться провіантомъ изъ Николаевска, о чемъ и было сообщено въ Якутскъ, а потому онъ зналъ, что если не будетъ посланъ провіантъ изъ Николаевска, то Удской край останется безъ продовольствія. Но, по полученіи этого распоряженія, онъ не могъ тотчасъ привести въ исполненіе свое намѣреніе, ибо въ это время въ Николаевскѣ не было ни одного судна, да и единственное, которое могло бы идти въ Удское, это былъ тендеръ «Камчадалъ», непришедшій еще тогда въ

Николаевскъ изъ Удскаго, гдѣ онъ зимовалъ. По приходѣ тендера въ Николаевскъ были, по требованію командира, сдѣланы всѣ исправленія какъ по корпусу судна, такъ и по его вооруженію. 2) Несмотря на словесныя объясненія бывшаго командира тендера «Камчадалъ», удостовѣрявшаго, что ледъ въ рѣкѣ Удѣ не можетъ препятствовать входу тендера въ рѣку, ибо рѣка покрывается льдомъ въ ноябрѣ, онъ далъ ему предписаніе, на случай совершенной невозможности войти въ рѣку Уду, идти въ Аянъ и перезимовавъ тамъ, доставить провіантъ раннею весною въ назначенное мѣсто. Касательно климатическихъ условій онъ имѣлъ въ виду и то, что баркъ Пальмета, съ графомъ Муравьевымъ-Амурскимъ вышелъ изъ Николаевска 1 октября, и пришелъ въ Аянъ 18 октября, идя по Сахалинскому каналу, тогда какъ тендеръ «Камчадалъ», состоящій въ грузу гораздо менѣе барка Пальмета, могъ идти пуирскимъ фарватеромъ, т. е. тѣмъ именно путемъ, которымъ онъ уже дѣлалъ рейсы благополучно и съ тѣмъ же самымъ командиромъ, слѣдовательно можно было разсчитывать на гораздо скорѣйшій переходъ тендера, нежели сдѣлалъ баркъ Пальмета. Притомъ онъ имѣлъ въ виду еще и то, что англо-французская эскадра осталась въ Охотскомъ морѣ до ноября, что китобойныя суда уходятъ изъ Охотскаго моря въ концѣ ноября и что всѣ плавающія суда имѣли самое лучшее время для плаванія въ Охотскомъ морѣ въ октябрѣ, ибо въ это время туманъ, постоянно господствующій лѣтомъ, исчезаетъ и наступаетъ ясная погода точно такъ же какъ и въ самомъ Николаевскѣ. Наконецъ, нельзя опредѣлить положительно, когда именно погибъ тендеръ «Камчадалъ»: тотчасъ ли по выходѣ его изъ Николаевска или въ то время, когда были уже морозы. Разсчитывать на невозможность плаванія въ октябрѣ въ Охотскомъ морѣ онъ полагалъ неосновательнымъ, да и короткое время плаванія не должно было удерживать судно въ гавани, въ томъ предположеніи, что судно можетъ разбиться. Довѣряя судно командиру, вмѣстѣ съ тѣмъ возлагается на него и обязанность распорядиться по своему усмотрѣнію; ибо не всегда данное предписаніе можетъ быть выполнено, а дѣйствія командира можно разбирать только по исполненіи возложеннаго порученія.

Это не разъ было съ судами сибирской флотиліи, гдѣ спасеніе судна и команды зависѣло отъ распорядительности командировъ. Такъ, напримѣръ, шхуна-бригъ «Байкалъ», выйдя поздно изъ Охотска въ Петропавловскъ, по предписанію же начальства, не могъ попасть въ Петропавловскъ и ушелъ на зимовку на Сандвичевы острова. Транспортъ «Японецъ», нагруженный казеннымъ грузомъ, долженъ былъ придти въ Николаевскъ, но, встрѣтивъ льды, не остался въ лиманѣ, а ушелъ на зимовку въ Хакодаде. И подобныя распоряженія командировъ никогда не ставятъ имъ въ вину, если только всѣ ихъ распоряженія были основаны на здравомъ обсужденіи своихъ дѣйствій, клонящихся къ сохраненію судна и команды. А потому командиръ тендера «Камчадалъ», которому не было дано предписаніе исполнить порученіе во что бы то ни стало, имѣлъ возможность дѣйствовать по обстоятельствамъ и могъ даже возвратиться въ Николаевскъ, тѣмъ болѣе, что въ то время, когда тендеръ былъ въ лиманѣ, только что возвращались другія суда сибирской флотиліи.

Разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло и соображая обстоятельства этого дѣла морской Генералъ-аудиторіатъ не могъ не принять во вниманіе 1) что въ октябрѣ климатъ въ Удскомъ краѣ становится весьма уже суровымъ, а плаваніе при устьѣ рѣки Удѣ, и въ особенности входъ въ самую рѣку безъ створныхъ и другихъ знаковъ, невозможенъ во второй половинѣ октября, какъ видно изъ описанія Удскаго края, произведеннаго поручикомъ Кузьминымъ въ 1829 году; 2) что съ первыхъ чиселъ октября 1858 г. начались въ амурскомъ лиманѣ холода и въ день отправленія тендера «Камчадалъ» 11 числа морозъ доходилъ до 6°, какъ оказывается изъ метеорологическихъ наблюденій въ Николаевскѣ; 3) что октябрь сопровождается въ амурскомъ лиманѣ мятелями и сильными сѣверными вѣтрами, какъ надо заключить изъ вышепрописанныхъ словъ опредѣленія коммисіи военнаго суда и портоваго метеорологическаго журнала, и 4) что тендеръ «Камчадалъ», построенный еще въ 1843 году, едва ли могъ считаться благонадежнымъ для зимняго плаванія въ столь бурное и суровое время. Объясняя распоряженіе свое о поздней посылкѣ тендера, командиръ сибирской флотиліи и портовъ

Восточнаго океана указываетъ, между прочимъ на удостовѣреніе погибшаго командира тендера, зимовавшаго въ 1857 и 1858 годахъ въ Удскомъ, что ледъ въ рѣкѣ Удѣ не можетъ препятствовать входу тендера въ Уду, ибо рѣка покрывается льдомъ въ ноябрѣ; но при вышеозначенныхъ имѣющихся въ виду данныхъ, едва ли благоразумная предусмотрительность въ морскомъ отношеніи позволяла положиться безусловно на таковыя слова командира тендера, а за этимъ нельзя и признать означеннаго объясненія достаточнымъ для совершеннаго устраненія сомнѣній о томъ, не вслѣдствіе ли слишкомъ поздняго и несвоевременнаго отправленія тендера «Камчадалъ» послѣдовала гибель онаго и всей бывшей на немъ команды. Все сіе подлежитъ, по мнѣнію морскаго Генералъ-аудиторіата, поставить на видъ главному портовому начальству въ портахъ Восточнаго океана, для предупрежденія на будущее время подобныхъ гибельныхъ послѣдствій, которыя въ извѣстныхъ случаяхъ могутъ быть нерѣдко предотвращаемы благовременной заботливостью и ближайшею попечительностью мѣстнаго начальства.

Полагая за симъ, что нѣтъ достаточныхъ основаній къ положительному обвиненію кого-либо въ самой погибели тендера, для направленія дѣла сего на судебное разсмотрѣніе, морской Генералъ-аудиторіатъ опредѣляетъ: 1) слѣдственное о семъ несчастномъ случаѣ дѣло оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій. 2) Убытки, происшедшіе отъ погибели тендера «Камчадалъ», принять на счетъ казны. Мнѣніе генералъ-аудиторіата Высочайше утверждено.

Клиперъ «Пластунъ».

Клиперъ «Пластунъ» возвращался изъ кругосвѣтнаго плаванія въ Кронштадтъ въ составѣ 2-го амурскаго отряда подъ начальствомъ флигель-адъютанта капитана 1-го ранга Попова. Многіе были свидѣтелями гибели его и между этими многими былъ

г. Вышесловцевъ. Поэтическіе перо и карандашъ его очерковъ вѣрно и живо представляютъ печальную картину этого бѣдствія.

Г. Вышеславцевъ говоритъ: Настало 18 августа 1860 г. Былъ сѣренькій день и ровный, довольно свѣжій вѣтеръ гналъ насъ до 10 узловъ въ часъ. Еще наканунѣ былъ сдѣланъ сигналъ: «имѣете время привести судно въ порядокъ», что означало конецъ ученьямъ и работамъ. Мыли, чистили, красили, желая явиться домой какъ можно въ болѣе веселомъ и красивомъ видѣ. «Пластунъ» обгонялъ оба корвета, такъ что долженъ былъ убавить парусовъ. «Что сдѣлалось съ Пластуномъ»? говорили мы, смотря на граціозныя формы клипера; мы не думали, что этотъ ходъ будетъ его послѣднимъ движеніемъ. . Мы сидѣли внизу и были вдругъ поражены страннымъ голосомъ капитана, крикнувшаго; «прикажите свистать всѣхъ на верхъ!» Обыкновенно въ этой командѣ слышится что-то призывное и оживляющее; на этотъ разъ въ ней послышалось что-то лихорадочное, странное. Мы едва успѣли переглянуться въ недоумѣніи какъ сбѣжалъ внизъ кантонистъ (Прохоповъ) и голосомъ, полнымъ внутренняго волненія, проговорилъ: «Пластунъ» взорвало...» Мы бросились наверхъ. «Пластунъ» еще шелъ... Вся передняя его часть отъ гротъ мачты была закрыта массою бѣлаго, тяжелаго дыма, бригротъ въ клочкахъ, гротъ марсель и брамсель еще стояли... Страшная, незабвенная минута!... Но не было времени ужасаться или молиться; каждаго изъ насъ призывалъ долгъ—долгъ скорой помощи. Первый понялъ это нашъ капитанъ и громкій голосъ его наэлектризировалъ людей, готовыхъ броситься, казалось, за бортъ, чтобы подать помощь погибавшимъ товарищамъ. Мы въ одинъ моментъ спустились, едва положили руль на бортъ, всѣ бросились на другую сторону чтобы не потерять даже минуты; но «Пластуна» уже не было... Дымъ непроницаемый, тяжелый, поднялся отъ воды, поверхтоснь которой грозно клокотала. Мы увидѣли на обломкахъ деревъ, на всплывшихъ койкахъ людей, по временамъ вскрываемыхъ волненіемъ. Новикъ, спустившись, быстро подошелъ къ мѣсту катастрофы, и съ нево-

образимою быстротой сбросилъ всѣ шлюпки, въ которыя кинулись всѣ, кому слѣдовало быть на нихъ...

«Около часа плавали по роковому мѣсту. Съ біеніемъ сердца видѣли мы въ трубу какъ вырывали у мора его жертвы. «Новикъ» благодарилъ Бога, что ему удалось спасти двадцать пять товарищей, съ которыми дѣлилъ въ продолженіе трехъ лѣтъ время, труды, радости и опасности. Когда перевязывали раненыхъ и оттирали вытащенныхъ изъ воды, раздавалась панихида за упокой погибшихъ.

«На «Рынду» привезено было девять человѣкъ; осьмидесяти не удалось увидать родины, бывшей такъ близко, не удалось испытать чувства радости оконченнаго дѣла, отравленнаго и для насъ, лишившихся стольких товарищей...»

По полученіи отъ начальника отряда подробнаго донесенія объ этомъ несчастномъ событіи наряжена была, по повелѣнію Его И. В. Генерела-Адмирала, особая коммисія для изслѣдованія причинъ этого несчастнаго случая, подъ предсѣдателствомъ члена Адмиральтействъ-Совѣта вице-адмирала Панфилова. Слѣдственной коммисіи поручено было: 1) разсмотрѣть рапортъ начальника отряда о гибели клипера и всѣ слѣдующія къ оному приложенія. 2) По содержанію имѣющихся въ виду свѣдѣній разъяснить и привести въ точность всѣ подробности, сопровождавшіе гибель клипера «Пластунъ и спасеніе оставшихся въ живыхъ. 3) Обратить строгое вниманіе на причины по коимъ могъ послѣдовать взрывъ въ крюйт-камерѣ клипера и привести предметъ сей чрезъ обслѣдованіе въ совершенную, по мѣрѣ возможности, ясность. 4) Постановить о вышеизложенномъ свое мнѣніе. 5) Слѣдственное дѣло и мнѣніе препроводить въ управленіе флота генералъ-аудитора.

Изъ собранныхъ свѣдѣній и по фромальному обслѣдованію коммисіею дѣла оказалось: Клиперъ «Пластунъ» первоначально находился подъ командою кап.-л. Мацкевича, старшимъ

офицер. былъ лейтенантъ Дистерло. Въ Гонололу кап.-л. Мацкевицъ уволенъ былъ въ январѣ 1860 г. отъ командованія съ разрѣшеніемъ возвратиться въ Россію черезъ Санъ-Франциско; командующимъ клиперомъ назначенъ былъ начальникомъ отряда, лейт. Дистерло а старшимъ офицеромъ лейт. Розенбергъ. Плаваніе втораго амурскаго отряда, состоявшаго изъ корветовъ «Рында» и «Новикъ» и клипера «Пластунъ», совершалось отъ Сандвичевыхъ острововъ до Монте-Видео въ составѣ отряда, а здѣсь клиперъ «Пластунъ», по случаю оказавшихся въ немъ поврежденій оставленъ былъ для исправленія; въ маѣ корветъ «Новикъ» отправленъ былъ для перемѣны мачты на остр. Св. Екатерины, а за симъ суда отряда соединились уже въ Шербургѣ, откуда прибыли благополучно въ Копенгагенъ; послѣ необходимаго кратковременнаго пребыванія въ Копенгагенѣ отрядъ отправился въ Кронштадъ. Корветы «Новикъ» и «Рында», на коемъ находился начальникъ отряда, снялись съ якоря 16-го августа въ $^1/_2$ 7 часа утра, а клиперъ «Пластунъ» нѣсколько позже того же числа и соединился съ корветомъ въ $^1/_4$ 7 часа пополудни. На ходу подъ парусами со скоростію 10 узловъ 18 Августа въ 5 час. 8 м. пополудни послѣдовалъ на клиперѣ «Пластунъ» пороховой взрывъ въ крютъ-камерѣ и послѣ сего клиперъ пробывъ на водѣ не болѣе трехъ минутъ, пошелъ ко дну. Несчастіе это совершилось въ широтѣ 57° 45′, долготѣ 20° 5′ О отъ Гринвича, на глубинѣ по картѣ около 70 саженъ; при этомъ погибли: командовавшій клиперомъ баронъ Дистерло, стар. офиц. лейт. Розенбергъ, лейт. Гавриловъ, мичманъ Леманъ, прапор. кор. штур. Евдокимовъ и Кочетовъ, вольный механикъ Гальмъ и 68 нижнихъ чиновъ; въ томъ числѣ артир. содержатель кондукторъ Савельевъ. Для поданія помощи погибавшимъ немедленно были спущены съ корветовъ «Новикъ» и «Рында» три катера, вельботъ и четверка, и тѣ, которые имѣли возможность продержаться на водѣ, ухватясь за обломки на мѣстѣ гибели клипера, были спасены посланною для этой цѣли командою; такимъ образомъ остались съ клипера «Пластунъ» въ живыхъ лейт. Литкс, мичмана Кнорингъ и Березинъ, младшій врачъ Іогансонъ и 30 чел. нижнихъ чиновъ, изъ

которыхъ 5 чел. вслѣдствіе обжога и ушиба сданы были въ ревельскій госпиталь, и тамъ одинъ изъ нихъ умеръ. Флигель-адъютантъ Поповъ, въ рапортѣ управляющему Морскимъ Министерствомъ 20 августа 1860 г. изложилъ между прочимъ, что соединившись съ клиперомъ въ Шербургѣ и осмотрѣвъ клиперъ, нашелъ его въ томъ видѣ, который могъ бы удовлетворить самое взыскательное самолюбіе служащихъ на суднѣ. Тотчасъ послѣ смотра, онъ приказалъ часть пороха передать на корветы, гдѣ въ немъ нуждались. За симъ, по словесному донесенію барона Дистерло, осталось на клиперѣ 6 пудъ пороха. Желая видѣть и лично показать командирамъ и офицерамъ успѣхи, сдѣланные каждымъ изъ судовъ во время отдѣльнаго плаванія въ продолженіе почти трехъ мѣсяцевъ, онъ, начальникъ отряда, на другой же день по приходѣ въ Копенгагенъ, 14-го августа, произвелъ артиллерійскій смотръ клиперу, пригласилъ къ смотру всѣхъ капитановъ и офицеровъ; при этомъ смотрѣ, продолжавшимся два часа онъ преимущественно направилъ свое вниманіе на матеріальную часть, всякія приспособленія для боя и степень вниманія и познаній по этимъ предметамъ какъ со стороны офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ, и результатомъ его двухчасовой настойчивости къ отысканію упущеній было два - три ничего незначащихъ замѣчанія; но, придя къ крюйтъ-камерѣ и потребовавъ пампуши, не нашелъ ихъ. «На замѣчаніе объ этомъ получилъ отвѣтъ: что пампуши сгнили, а для новыхъ не успѣли въ Шербургѣ купить кожи, но что въ Копенгагенѣ это будетъ сдѣлано. Въ обыкновенномъ порядкѣ вещей онъ не пошелъ бы въ крюйтъ-камеру, но какъ капитаны и офицеры отряда здѣсь присутствовали, то и счелъ приличнымъ остановиться на этомъ препятствіи и, обвернувъ обвѣсомъ ноги, вошелъ въ крютъ-камеру. Тамъ, найдя все въ должномъ порядкѣ, онъ обтеръ рукою палубу и нѣсколько замаравъ ее пороховою пылью, показалъ капитану и, велѣлъ вымытъ крютъ камеру. Возращаясь назадъ, онъ замѣтилъ въ выходѣ кожу, которая была обернута вокругъ большаго свертка. На вопросъ его, капитанъ отвѣчалъ, что тутъ лежатъ боевыя ракеты. Приказавъ немедлено вынести ракеты, онъ, начальникъ отряда, ибавилъ, что «судно тогда только исправно, когда на

немъ все и всегда лежитъ на своемъ мѣстѣ». Къ этому выраженію побудило его еще то обстоятельство, что въ одномъ кокорѣ онъ усмотрѣлъ картузъ не того калибра, который долженъ лежать въ немъ. Эти слова, пишетъ флигель-адъютантъ Поповъ, были очень рѣзкимъ замѣчаніемъ для капитана, у котораго судно по всѣмъ частямъ было въ полномъ порядкѣ, но и въ этомъ случаѣ поступилъ онъ такъ только потому, что свидѣтелями были всѣ офицеры отряда и что долгъ требовалъ показать, что для такихъ важныхъ упущеній онъ не имѣетъ снисходительности. Вслѣдствіе этихъ замѣчаній начальника отряда были вынесены изъ крюйтъ-камеры, по выходѣ клипера въ море, боевыя ракеты и положены въ чемоданные ящики, а 18 августа, во время вахты мичмана Кноринга (съ 1-го до 7-го часа) дано было приказаніе перенесть изъ крюйтъ-камеры въ каютъ-компанію ящики съ гранатами; вслѣдствіе чего огни на клиперѣ были погашены, фитиль обрѣзанъ, и когда команда была вызвана наверхъ, старшій офицеръ подалъ Кнорингу ключи отъ крютъ-камеры, которые были имъ отданы кондуктору Савельеву; кондукторъ Савельевъ отправился съ ними въ палубу, гдѣ уже находились старшій офицеръ и ревизоръ съ 5-ю чел. команды. По открытіи крюйтъ-камеры работы начались въ 3 часу, а къ 4 часамъ перенесены были въ каютъ-кампанію ящики съ гранатами и шрапнелевою картечью. Въ началѣ 5-го часа доложили старшему офицеру, находившемуся въ каютъ-кампаніи, что все кончено; тогда онъ сказалъ ревизору, что надо передвинуть всѣ ящики съ порохомъ и привести крюйтъ-камеру въ надлежащій порядокъ, очистивъ ее отъ пыли и нечистоты, и за симъ вышелъ изъ каютъ-компаніи вмѣстѣ съ ревизоромъ; чрезъ ½ часа послѣ этого произошелъ, по показанію Кноринга самый взрывъ. Лейтенантъ Литке, вступивши на вахту въ 4 часа послѣ Кноринга, показалъ что менѣе чѣмъ за 10 мин. до взрыва, ему было донесено, что старшій офицеръ, къ которому онъ посылалъ за приказаніями, находится въ крюйтъ-камерѣ. Артил. кондукторъ Ѳедоровъ, участвовавшій вмѣстѣ съ другими нижними чинами въ переноскѣ ящиковъ изъ крюйтъ-камеры, объяснилъ, что когда, по окончаніи переноски, онъ пошелъ спросить содер-

жателя не нужно ли еще чего переносить и встрѣтилъ Савельева въ выходѣ крюйтъ-камеры; тотъ сказалъ ему, что болѣе ничего нѣтъ и что онъ идетъ къ ревизору доложить, что крюйтъ-камера вычищена; послѣ этого едва Ѳедоровъ спустился въ машинное отдѣленіе, какъ услышалъ взрывъ въ крюйтъ-камерѣ, а потому полагаетъ, что въ крюйтъ-камерѣ во время взрыва находился одинъ Савельевъ. По показанію нижнихъ чиновъ, не задолго предъ взрывомъ командиръ спросилъ старшаго офицера, кончена ли работа въ крюйтъ-камерѣ и на отзывъ послѣдняго, что еще не кончена, сказалъ: «пора было бы кончить», послѣ чего старшій офицеръ пошелъ въ низъ и вскорѣ послѣдовалъ взрывъ. Другіе нижніе чины показываютъ только, что взрывъ послѣдовалъ послѣ переноски ящиковъ изъ крюйтъ-камеры и что не задолго до того видѣли на рубкѣ и шкапцахъ командира и старшаго офицера. Нижеслѣдующія показанія спасшихся офицеровъ и нижнихъ чиновъ служатъ показаніемъ въ какомъ порядкѣ вообще находилась артиллерійская часть на клиперѣ «Пластунъ» Лейт. Литке показалъ, что во время годовой его службы на клиперѣ, крюйтъ-камера была осматриваема одинъ разъ въ Монте-Видео. Мичманъ Кнорингъ—что въ бытность его на клиперѣ въ «Монте-Видео» крюйтъ-камера была вычищена; но осматривали ли ее по уставу—не помнитъ; мичманъ Березинъ—что за время службы его на клиперѣ, съ сент. 1859 года, правило, предписываемое морскимъ уставомъ о періодическомъ правильномъ осмотрѣ крюйтъ-камеры и крюйтъ-камернаго фонаря, не были соблюдаемы со всею строгостью; но два раза, въ Хакодаде и Монто-Видео, крюйтъ-камера была совершенно вся выгружена и вычищена. По объясненію офицеровъ, они, равно какъ и нижніе чины входили въ крюйтъ-камеру безъ обуви, а были ли на клиперѣ пампуши отозвались незнаніемъ, что подтвердили и нижніе чины; артиллерійской же кондукторъ Ѳедоровъ утверждаетъ, что офицеры, входя въ крюйтъ-камеру, надѣвали парусинные сапоги а о пампушахъ отозвался что въ Монто-Видео сшили оные; но были ли пампуши во время копенгагенскаго осмотра—не знаетъ; квартимейстеръ Капчинскій также показалъ, что помпуши были сшиты—но гдѣ, непомнитъ; о томъ, какъ ходили въ крюйтъ-камеру

17-го августа спрошенные отозвались незнаніемъ. Осмотръ нижнимъ чинамъ, посылаемымъ въ крюйтъ-камеру по показанію офицеровъ, производимъ былъ ревизоромъ, а по объясненію одного изъ нижнихъ чиновъ, осмотръ дѣлалъ одинъ артилер. содержатель Савельевъ. Во время работъ въ крюйтъ-камерѣ, по показанію лейт. Литке и мичмана Березина, часовой къ ней не ставился. По объясненію офицеровъ и кондуктора Ѳедорова, въ крюйтъ-камерѣ хранились гранаты и конгревовы ракеты, шрапнелева картечъ, а въ выходѣ крюйтъ-камеры, по словамъ офицеровъ, ударныя трубки, а по словамъ кондуктора Ѳедорова, бомбы для боковаго орудія были поставлены, одно время, въ проходѣ крюйтъ-камеры такъ высоко, что закрывали самый фонарь и однажды отъ качки завалили дверь. Въ Хакодаде, объяснилъ Ѳедоровъ, гранаты, по приказанію барона Дистерло, бывшаго тогда старшимъ офицеромъ, были положены изъ бомбовыхъ погребовъ въ крюйтъ-камеру, такъ какъ погреба заняли компанейскими вещами. Артилерійскій содержатель Савельевъ тогда же говорилъ барону Дистерло, что гранатъ нельзя класть въ крютъ-камерѣ, но тотъ топнулъ ногой и сказалъ; «пошелъ прочь!» какъ и обыкновенно поступалъ, когда, бывало, ему о чемъ доложишь. Пыль въ крюйтъ-камерѣ, по словамъ Ѳедорова, была оттого, что картузы были сопрѣвшіе и при выниманіи ихъ изъ ящиковъ могъ высыпаться изъ картузовъ порохъ. По словамъ другихъ нижнихъ чиновъ въ крюйтъ-камерѣ находились также пистоны съ патронами въ кокорахъ; по показанію рядоваго Килека, въ Николаевскѣ было принято нѣсколько боченковъ пороху; кондукторъ Ѳедоровъ объяснилъ, что при выходѣ изъ Николаевска, были приняты четыре бочки пороха и поставлены въ проходѣ крюйтъ-камеры; горнистъ Партфель — что онъ находился въ Монте-Видео при погрузкѣ пороха и видѣлъ въ крюйтъ-камерѣ, кромѣ мѣдныхъ ящиковъ, деревянные боченки. Офицеры и три нижніе чина показали, что порохъ всегда разсыпали за рубкой, три нижнихъ чина объяснили, что порохъ просушивали на шкафутѣ, разсыпая оный; кондукторъ Ѳедоровъ говоритъ, что порохъ изъ бочекъ разсыпали въ Монте-Видео на катерѣ, за кормою корвета «Новикъ». Что касается крюйтъ-камернаго фонаря и исправности въ

перегородкѣ, въ которой укрѣпленъ былъ оный, то тотъ же кондукторъ Өедоровъ удостовѣряетъ, что крюйтъ-камерный фонарь былъ хорошій, а за симъ никто не сдѣлалъ показанія о какихъ-либо неисправностяхъ въ означенной перегородкѣ. Взрывъ на клиперѣ послышался разнымъ лицамъ различно: однимъ—какъ выстрѣлъ, другимъ—какъ шумъ. Матросъ Алексѣевъ, находившійся въ моментъ взрыва на кубрикѣ между фокъ-мачтою и крюйтъ-камерою на лѣвой сторонѣ, показалъ, что почувствовалъ въ ушахъ какъ-бы визгъ. Машинистъ Картирѣевъ, бывшій тогда у камбуза,—что слышалъ трескъ и гулъ; матросъ Кубасовъ, бывшій на рубкѣ—что «зашумѣло и затрещало». Юнга-Мартовъ, стоявшій у форъ-люка—что услышалъ трескотню внизу въ родѣ дроби послѣ чего показался бѣлый дымъ изъ выходнаго люка крюйтъ-камеры, а за дымомъ послѣдовалъ взрывъ. Мичманъ Березинъ—что взрывъ начался звукомъ въ родѣ неодновременнаго залпа и тотчасъ за симъ послѣдовалъ взрывъ, а на шханцы полетѣли обломки, что продолжалось нѣсколько секундъ. По мнѣнію лейтенанта Литке, крюйтъ-камера во время работы въ ней могла наполниться пороховою пылью и при передвиженіи ящиковъ съ поспѣшностью кончить работу, легко могли задѣть ящикъ или лядунку съ ударными трубками, которыя оставались въ выходѣ въ крюйтъ-камеру. Юнга-Мартовъ говорилъ ему, что слышалъ какъ сперва начали лопаться трубки, поэтому Литке думаетъ, что несчастіе произошло отъ ударной трубки, на которую могли наступить или надавить ящикомъ при передвиженіи съ своихъ мѣстъ. Юнга-Мартовъ и горнистъ Партфель также полагаютъ, что взрывъ случился отъ воспламененія ударныхъ трубокъ. Показаніе юнги Мартова о слышанной имъ предъ взрывомъ трескотнѣ, побудило слѣдственную коммисію къ произведенію нѣкоторыхъ опытовъ надъ ударными трубками, но опыты (*) эти не привели коммисію ни къ какому положительному убѣжденію. Въ умышленномъ произведеніи взрыва никто изъ чиновъ команды клипера, кромѣ артиллер. кондуктора Өедорова, не изъявилъ подозрѣнія; послѣдній же думаетъ,

(*) Два акта о произведенныхъ коммисіею опытовъ излагаются ниже особо

что учиненіе взрыва слѣдуетъ отнести къ умышленному дѣйствію артиллерійскаго содержателя Савельева. По словамъ Ѳедорова, Савельевъ могъ быть озлобленъ на командира. Обращеніе съ командой вообще было худое, а съ Савельевымъ еще хуже; его очень часто били какъ самъ командиръ, такъ и старшій офицеръ Розенбергъ. Однажды Савельевъ, по приказанію старшаго офицера, за нечистоту въ крюйтъ-камерѣ былъ привязанъ на бакѣ къ бушприхту, руки назадъ. Разъ ему дали пять линьковъ за то, что въ кубрикѣ, за которымъ онъ смотрѣлъ, валялась матросская шинель. Ѳедоровъ тѣмъ болѣе полагаетъ объ умышленности взрыва со стороны Савельева, что старшій офицеръ велѣлъ Савельеву, по окончаніи работъ въ крюйтъ-камерѣ, идти на бакъ, и слышалъ, что приказано было приготовить линьки для наказанія его. Савельевъ же во время работъ былъ замѣтно выпивши, выпилъ двѣ чарки рому, а хмѣльный онъ былъ отчаянный и не слушалъ въ то время даже офицеровъ, но трезвый былъ смирный. Пьянствовать началъ Савельевъ по выходѣ изъ Николаевска и въ Шербургѣ купилъ у матроса Макарова за мѣсяцъ впередъ винную порцію.

Нижніе чины, въ числѣ 18 человѣкъ, объявили по сему предмету, что командиръ и старшій офицеръ, по показанію нѣкоторыхъ изъ нихъ, часто, а по объясненіи одного, каждый день били Савельева по лицу, наказывали его линьками, ставили на ванты и сажали на бакъ; боцманматъ Ларіоновъ—что онъ, по приказанію начальства, два раза наказывалъ Савельева линьками. Матросъ Алексѣевъ говорилъ, что предъ взрывомъ старшій офицеръ спросилъ Савельева: скоро ли онъ кончитъ работу? и приказалъ ему, по окончаніи ея, отправиться на бакъ.

О характерѣ и поведеніи Савельева нижніе чины дали вообще одобрительный отзывъ, показывая, что Савельевъ былъ человѣкъ хорошій и даже выпивши не былъ человѣкъ задорный, не спорилъ, не бранился, а только дѣлался веселѣе; пилъ иногда двѣ чарки, но пьянству не предавался; о томъ же, былъ ли Савельевъ въ день взрыва выпивши, отозвались незнаніемъ. Матросъ Макаровъ показалъ, что дѣйствительно продалъ Савельеву въ Шербургѣ свою чарку за мѣсяцъ впередъ.

Офицеры, какъ спасшіеся съ клипера «Пластунъ», такъ и прежде на немъ служившіе, въ числѣ 4-хъ человѣкъ, показали, что Савельевъ былъ тихаго нрава, но лѣнивъ и безпеченъ, почему ему нерѣдко дѣлали выговоры, сажали на бакъ, ставили на ванты, или на лишнюю вахту, но не помнятъ, чтобы на вахтахъ ихъ наказывали его тѣлесно; пьянымъ Савельева не замѣчали, а хотя онъ и бывалъ иногда въ хмѣльномъ видѣ, но не дѣлался чрезъ то дерзкимъ; причемъ мичманъ Кнорингъ прибавилъ, что онъ не замѣтилъ, чтобы Савельевъ въ день взрыва былъ въ хмѣльномъ видѣ, иначе онъ ему не далъ бы ключей отъ крюйтъ-камеры.

Что касается вообще до обращенія съ командою то кондукторъ Өедоровъ показалъ что командиръ не былъ любимъ командою: онъ обращался жестоко, за всякую малость, если кто плюнетъ на палубу, давалъ по сту линьковъ. Однажды старшій офицеръ потребовалъ уксусу отъ баталера, и когда тотъ отвѣтилъ ему: «вы не пустили меня на берегъ безъ приказанія командира, то я безъ приказанія командира не могу вамъ дать уксусу»; старшій офицеръ подалъ рапортъ командиру и баталлеру далъ 328 линьковъ.

Мичманъ Березинъ объявилъ, что слухи о жестокости тѣлесныхъ наказаній, которымъ подвергалъ будто бы людей командиръ клипера «Пластунъ» ложны; онъ предлагалъ напротивъ, сколько возможно воздержаться отъ тѣлесныхъ наказаній, хотя, впрочемъ, и безъ того едва-ли приводилось кому-нибудь изъ вахтенныхъ начальниковъ прибѣгать къ тѣлесному наказанію; на клиперѣ было правило: за дурныя работы передѣлывать то же самое нѣсколько разъ. Въ вышеупомянутомъ рапортѣ флиг. адъют. Попова къ управляющему Морскимъ Министерствомъ, изъяснено, между прочимъ, что, по показаніямъ (*) спасенныхъ съ клипера, видно что въ крюйтъ-камерѣ хранились гранаты: при смотрѣ онъ этого не замѣтилъ, такъ какъ не отпиралъ ящиковъ. За тѣмъ показаніе нѣкоторыхъ нижнихъ чиновъ, что

(*) Отъ спасенныхъ съ клипера людей отобраны были показанія на корветахъ «Рында» и «Новикъ» немедленно послѣ взрыва.

ударныя трубки были въ выходѣ, ему казалось бы невѣроятнымъ, потому что баронъ Дистерло былъ изъ числа такихъ капитановъ, у которыхъ на суднѣ безъ приказанія ничего не дѣлается, а понятія его объ уставѣ были таковы, что не только исполненія смысла, но и буквы его онъ требовалъ безъ всякаго послабленія, и онъ, г. Поповъ, въ рѣшительную минуту никогда не желалъ бы имѣть лучшаго товарища; но, впрочемъ, подтвержденіе лейт. Литке и артиллерійскаго кондуктора даютъ поводъ думать, что, вслѣдствіе приказанія капитана, основаннаго, вѣроятно, на томъ, что въ крюйтъ-камерѣ пороха почти нѣтъ, можетъ быть и трубки находились въ выходѣ. Что же касается до старшаго офицера Розенберга и ревизора Лемана, какъ причастныхъ къ этому несчастному случаю, то онъ ручается, что противъ его увѣренія въ ихъ замѣчательныхъ достоинствахъ и строгость выполненіи долга, никогда ни одинъ голосъ не возвысится для возраженія. Лейтенантъ Гавриловъ, корпуса штурмановъ прапорщики: Кочетовъ и Евдокимовъ, тоже погибшіе, были прекрасные офицеры и заслуживаютъ самаго искреннаго сожалѣнія; относительно команды клипера, онъ всегда зналъ, что ему нечего было смотрѣть, какъ они дергаютъ свои пушки, какъ они исполняютъ свои обязанности, а потому исключительно обращалъ свое вниманіе на тѣ предметы, которые, хотя лежатъ на нашихъ офицерахъ, но въ которыхъ можно найти всегда что-нибудь неисправное, такъ какъ они требуютъ спеціальности, которой, конечно, нельзя достигнуть однимъ только приказаніемъ и благодѣтельные результаты которой обнаруживаются только тогда, когда человѣкъ занятъ своимъ дѣломъ.

Мнѣніе слѣдственной коммисіи. Слѣдственная коммисія, по разсмотрѣніи произведеннаго ею изслѣдованія, заключила:

1) Клиперъ «Пластунъ», идя подъ парусами со скоростью около 10 узловъ, 18-го августа былъ взорванъ въ 5 часовъ 8 мин. пополудни въ широтѣ 57°45′¼, долготѣ 20°5′0″ отъ Гринвича, на глубинѣ по картѣ около 70 саженъ.

2) Возможная помощь съ шедшихъ совмѣстно съ нимъ корветовъ «Рында» и «Новикъ», при такомъ ходѣ и большомъ волненіи, была подана весьма скоро, благодаря чему, спасено офице-

ровъ 4, унтеръ-офицеровъ 4 и рядовыхъ 27, въ томъ числѣ даже больной медикъ и увѣченные и обожженные унтеръ-офицеръ и 4 матроса.

3) Взрывъ неизбѣжно произошелъ или отъ неосторожности, или отъ умысла, а непосредственные виновники этого несчастья всѣ погибли; поэтому, дабы придти къ какому-либо заключенію, коммисіи пришлось вникнуть въ бытъ служившихъ на клиперѣ и порядки, на немъ соблюдавшіеся.

4) Изъ собранныхъ показаній оказалось, что, несмотря на требовательность отряднаго начальника по части артиллерійской, вопреки представленій артиллерійскаго содержателя (*), по приказанію командира, которому содержатель не смѣлъ дѣлать самостоятельныхъ указаній на уставъ, въ крюйтъ-камерѣ находились:

a) По выходѣ изъ Николаевска принятый порохъ долгое время въ деревянныхъ боченкахъ.

b) Бомбы лежали въ срединѣ крюйтъ-камеры и даже отъ качки однажды завалили дверь ея.

c) Что хотя, впослѣдствіи, бомбы были вынуты изъ крюйтъ-камеры и порохъ разложенъ въ мѣдные ящики, но гранаты, шрапнелева картечъ и конгревовы ракеты до послѣдняго времени оставались въ крюйтъ-камерѣ и были вынесены только вслѣдствіе замѣчанія отряднаго начальника о безпорядкахъ въ ней.

d) Ударныя же трубки въ деревянныхъ ящикахъ (**), пистоны съ патронами въ кокорахъ постоянно находились въ выходѣ ея, и изъ дѣла не видно, чтобъ они были вынесены до момента взрыва.

5) За 2½ часа до взрыва, крюйтъ-камера была отперта для приведенія въ порядокъ, вслѣдствіе замѣчаній сдѣланныхъ отряднымъ начальникомъ въ Копенгагенѣ. Огни на клиперѣ предъ открытіемъ крюйтъ-камеры были погашены, ходившіе туда люди обыкновенно осматривались и работали въ ней босикомъ. Въ исправ-

(*) Показанія артил. кондуктора Ѳедорова.
(**) Показаніе офицеровъ.

ности крюйтъ-камернаго фонаря сомнѣваться коммиссія не имѣетъ основанія, ибо хотя въ крюйтъ-камерѣ и была пороховая пыль; но работали въ ней до взрыва цѣлые $2^{1}/_{2}$ часа и, слѣдовательно, не было причины не произойти взрыву раньше, если бы были щели и черезъ нихъ сообщеніе пороховой пыли съ огнемъ этого фонаря. Какъ конгревовы ракеты, такъ гранаты и шрапнелева картечь были уже вынесены до взрыва изъ нея и, слѣдовательно, главная работа въ крюйтъ-камерѣ окончена.

6) Въ крюйтъ-камерѣ во время взрыва находился одинъ лишь артиллерійскій содержатель, кондукторъ Савельевъ и, слѣдовательно, какъ неосторожность, такъ и умыселъ, если его предположить, могли произойти только непосредственно отъ него.

7) Всѣ вышеписанные безпорядки могли привести къ случайному взрыву. Произведенныя же коммисіею опыты въ присутствіи юнги Мартова, по показаніямъ котораго прежде взрыва была слышна въ крюйтъ-камерѣ трескотня, побудившая коммисію предположитъ, что взрывъ произошелъ именно отъ ударныхъ трубокъ, не провели ее ни къ какому положительному убѣжденію.

8) Къ заключенію же объ умышленности взрыва могутъ приводить слѣдующіе факты: Савельевъ, кромѣ прямой своей обязанности, исполнялъ должность палубнаго и долженъ былъ смотрѣть за порядкомъ въ кубрикѣ, на который, повидимому, командиръ и старшій офицеръ особенно налегали. Савельевъ былъ человѣкъ лѣнивый, безпечный и не совсѣмъ трезвый. Строгость же командира и старшаго офицера нерѣдко доходила до того, что, кромѣ тѣлесныхъ наказаній, ставили его на ванты, привязывали къ бушприхту и били по лицу, такъ что рѣдкій день могъ пройти ему безъ обиды. Понятно, что такая жизнь въ продолженіе трехъ лѣтъ могла довести человѣка до отчаянія; передъ самымъ же взрывомъ старшій офицеръ приказалъ ему идти на бакъ для наказанія по окончаніи работъ. Савельевъ же съ нѣкотораго времени предававшійся излишнему употребленію вина и, какъ должно полагать, въ утѣшеніе отъ испытываемаго имъ взысканія, въ этотъ день также выпилъ двой-

*

ную порцію рому; и хотя послѣ того прошло уже пять часовъ, но, работая въ душной и тѣсной крюйтъ-камерѣ, доведенный побоями и угрозами до крайности, онъ, подъ вліяніемъ предстоявшаго наказанія, могъ, при своей безхарактерности и малодушіи, въ минуту досады рѣшиться положить всему конецъ— лишить себя жизни вмѣстѣ со всѣми сослуживцами на клиперѣ. Нельзя, однако же не замѣтить, что большинство сослуживцевъ его отвергаетъ возможность этого умысла, предполагаемаго только кондукторомъ Ѳедоровымъ.

При разсмотрѣніи дѣла въ Морскомъ Генералъ-Аудиторіатѣ возникъ въ немъ вопросъ: не случился ли взрывъ отъ какого-либо поврежденія въ самомъ устройствѣ крюйтъ-камеры клипера, подобное тому, какъ замѣчены были и во время предусмотрѣны нѣкоторыя поврежденія въ крюйтъ-камерѣ фрегата «Аскольдъ».

Вслѣдствіе сего, для ближайшаго разъясненія этого предмета, приглашены были въ засѣданіе Генералъ-аудиторіата бывшій командиръ фрегата «Аскольдъ» Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Унковскій и, за отсутствіемъ изъ С.-Петербурга строителя клипера «Пластунъ», корпуса корабельныхъ инженеровъ штабсъ-капитанъ Василевскій, строившій два первые клипера, по образцу которыхъ были построенны и остальные четыре.

Изъ объясненій штабсъ-капитана Василевскаго видно: 1) крюйтъ-камерная переборка на клиперѣ «Пластунъ» была двойная съ прокладкою войлока въ стойкахъ, въ шпунтѣ положена горизонтальная обшивка и въ шпунтѣ проконапачена бѣлою пенькою, потомъ войлокъ, сверхъ войлока вертикальная обшивка въ четверть, прошитая мѣдными гвоздями. 2) Фонарь былъ одинъ, довольно большой, прежняго устройства съ толстымъ литымъ стекломъ; фонарь вставленъ непосредственно на суриковой замазкѣ и прикрытъ свинцовыми пластинами. 3) Въ фонарѣ вмѣсто свѣчи зажигалась небольшая лампа; при толщинѣ стекла фонаря и устроенной вентиляціи трубкою въ палубу невозможно допустить чтобъ отъ жара могло лопнуть фонарное стекло,

4) фонари, предварительно постановки на клипера, подвергались испытанію.

Разсматривая всѣ подробности этого несчастнаго событія, Морской Генералъ-Аудиторіатъ считаетъ справедливымъ упомянуть о той заслуживающей всякой похвалы распорядительности начальника отряда и командировъ «Рында» и «Новикъ», съ которою подана была помощь погибавшимъ, и о томъ рвеніи, съ какимъ во время сильнаго волненія дѣйствовали офицеры и нижніе чины, отправленные для спасенія утопавшихъ. Какая была причина взрыва происшедшаго на клиперѣ? Гибель клипера, гибель главныхъ распорядителей на немъ, гибель людей, которые въ минуту взрыва находились въ крюйтъ-камерѣ или вблизи оной, не позволяютъ, конечно, при самомъ строгомъ изслѣдованіи дѣла, ожидать вполнѣ точнаго и опредѣлительнаго отвѣта. Слѣдственная коммисія, на которую возложено было изслѣдованіе этого несчастія, пришла, между прочимъ къ предположенію, что взрывъ могъ быть произведенъ артил. содержателемъ кондукторомъ Савельевымъ. Такое предположеніе основала коммисія на словахъ артел. кондуктора Өедорова, заявившаго это подозрѣніе по собственнымъ соображеніямъ, на томъ основаніи, что Савельевъ былъ озлобленъ противу командовавшаго клиперомъ и старшаго офицера, вслѣдствіе постояннаго дурнаго обращенія съ нимъ; что Савельевъ наклоненъ былъ къ горячимъ напиткамъ; что когда онъ былъ въ пьяномъ видѣ, то дѣлался отчаяннымъ и не хотѣлъ никого слушать; что въ день взрыва, передъ работами въ крюйтъ-камерѣ выпилъ двѣ чарки рому и, наконецъ, что онъ, Өедоровъ, слышалъ, что приказано было приготовить линьки для наказанія Савельева по окончаніи работы въ крюйтъ-камерѣ. Важность подобнаго преступленія, какъ умышленный взрывъ корабля, воспрещаетъ взводить такое подозрѣніе, хотя бы и на умершаго уже человѣка, даже и въ смыслѣ вѣроятности о возможности такого злоумышленнаго поступка.

Нельзя не придти къ убѣжденію, что человѣкъ не съ злодѣйскими наклонностями можетъ рѣшиться на подобное злое дѣло не иначе, какъ въ минуту совершеннаго опьяненія, доходящаго до самозабытія, или какъ въ порывѣ яростнаго умоизступленія,

затмевающаго всякое сознаніе о своемъ дѣйствіи; но ничто въ настоящемъ дѣлѣ не даетъ повода къ предположенію, чтобы кондукторъ Савельевъ находился въ такомъ состояніи. Ѳедоровъ говоритъ, что Савельевъ вообще предавался пьянству, а въ день взрыва выпилъ двѣ чарки рому и могъ быть въ опьяненіи; но изъ дѣла оказывается, что Савельевъ занимался уже въ крюйтъ-камерѣ работами болѣе двухъ часовъ; а само-собою разумѣется, что еслибъ онъ былъ не въ трезвомъ видѣ, то не могли бы не замѣтить этого старшій офицеръ и исправляющій обязанности ревизора мичманъ Леманъ и не оставили бы его при такихъ занятіяхъ; далѣе, Ѳедоровъ доказываетъ, что Савельевъ бывавши пьянъ, становился отчаяннымъ; но слова эти опровергаются показаніями какъ офицеровъ, такъ и всѣхъ другихъ нижнихъ чиновъ, утверждающихъ, что Савельевъ былъ нрава тихаго, кроткаго и никогда не доходилъ до буйственности, даже когда бывалъ и въ пьяномъ состояніи; наконецъ, всѣ безъ изъятія нижніе чины, спрошенные по поводу объявленнаго Ѳедоровымъ подозрѣнія, не допускаютъ рѣшительно возможности умысла со стороны Савельева. При такомъ отсутствіи всякаго подозрѣнія Савельева въ умышленномъ взрывѣ и при отсутствіи какого-либо указанія на подобное намѣреніе со стороны его, Морской Генералъ-Аудиторіатъ, имѣя въ виду, что не только участь подсудимаго, но и память умершаго человѣка должны быть дороги для судящихъ, положилъ: устранить всякое подозрѣніе на погибшаго кондуктора Савельева въ учиненіи умышленнаго взрыва. Тѣмъ не менѣе важность сего подозрѣнія обязываетъ вникнуть въ самыя причины, по коимъ могло возродиться оное, и въ этомъ отношеніи Морской Генералъ-Аудиторіатъ не можетъ не обратить вниманія на слѣдующія слова изъ заключенія слѣдственной коммисіи: «строгость командира и старшаго офицера доходили до того, что, кромѣ тѣлесныхъ наказаній, ставили Савельева на ванты, привязывали къ бушприту и били по лицу, такъ что рѣдкій день могъ пройти ему безъ обидъ. Дѣйствительно, изъ дѣла обнаруживается, что обращеніе командовавшаго клиперомъ и старшаго офицера съ командою вообще, а съ кондукторомъ Савельевымъ въ особенности, не отличалось человѣколюбивою

обходительностью, сопровождаясь превышеніемъ власти, что заслуживаетъ всякаго порицанія. Изъ совокупности показаній надо заключить, что командовавшій клиперомъ и старшій офицеръ считали побои своими руками дѣломъ обыкновеннымъ, тогда какъ подобное взысканіе не только не дозволяется положеніемъ объ исправительныхъ наказаніяхъ, но, въ виду достоинства службы, въ виду собственнаго достоинства офицеровъ и въ предупрежденіе дурныхъ послѣдствій строго воспрещается начальствомъ. Никогда флотскій офицеръ, истинно понимающій свой долгъ, не долженъ обращаться къ подобному способу изліянія своего неудовольствія; такъ независимо побоевъ кондуктора Савельева по лицу, часто повторявшихся, онъ былъ подвергаемъ и наказанію линьками и постановленію на ванты, тогда какъ унтеръ офицерское званіе его и возложенныя на него обязанности артел. содержателя,—должности, которыя требуютъ непремѣнно для усерднаго ихъ исполненія нѣкотораго нравственнаго поощренія, обязывали командовавшаго клиперомъ не допускать какого бы то ни было униженія Савельева въ глазахъ команды; наконецъ, еще приводимый Ѳедоровымъ примѣръ о дачѣ баталеру 328 линьковъ, подтверждается и другими нижними чинами. Въ сихъ-то причинахъ, поселившихъ нелюбовь и непріязненныя чувства въ нижнихъ чинахъ къ командовавшему клиперомъ и старшему офицеру и заключается, по мнѣнію Морскаго Генералъ-Аудиторіата, объясненіе того, почему появилась мысль о возможности умышленнаго взрыва со стороны кондуктора Савельева.

Устраняя такимъ образомъ предположеніе объ умышленности взрыва и переходя къ разсмотрѣнію самаго порядка въ содержаніи крюйтъ-камеры на клиперѣ, Морской Генералъ-Аудиторіатъ усмотрѣлъ: 1) 14 августа 1860 г. произведенъ былъ начальникомъ отряда въ Копенгагенѣ артиллерійскій смотръ клиперу, и при этомъ обнаружились слѣдующія упущенія: придя въ крюйтъ-камеру, начальникъ отряда не нашелъ пампушъ, войдя въ нее и тронувши палубу, замаралъ руку пороховою пылью; въ выходѣ крюйтъ-камеры замѣтилъ кожу, въ которой, по объясненію командира, лежали боевыя ракеты; въ одномъ кокорѣ лежалъ картузъ не такого калибра, какой долженъ былъ лежать

въ немъ. Поставивши все это на видъ и приказавши немедленно вынести ракеты изъ крюйтъ-камеры, начальникъ отряда замѣтилъ при этомъ, что «судно тогда только въ порядкѣ, когда на немъ все и всегда лежитъ на своемъ мѣстѣ». Но командовавшій клиперомъ, оставаясь въ Копенгагенѣ до 16 числа, не озаботился приступить тогда же къ исполненію замѣчаній начальника отряда и только 18 числа распорядился очищеніемъ и приведеніемъ крюйтъ-камеры въ надлежащій видъ. 2) Относительно вообще содержанія крюйтъ-камеры на клиперѣ обнаруживается: а) по силѣ 770 ст. Морск. Устава, требуется производить осмотры крюйтъ-камеры каждые четыре мѣсяца и каждый разъ послѣ сильной качки, а сверхъ того, не менѣе двухъ разъ въ мѣсяцъ осматривать и очищать крюйтъ-камерные фонари; но таковое постановленіе устава на клиперѣ «Пластунъ» вовсе не соблюдалось, какъ надо заключить изъ словъ офицеровъ, показавшихъ: лейтенантъ Литке, что во время годовой его службы крюйтъ-камера была осматриваема только одинъ разъ; мичманъ Кнорингъ—что онъ не знаетъ осматривали ли крюйтъ-камеру по уставу; мичманъ Березинъ—что предписываемаго уставомъ періодическаго осмотра крюйтъ-камеры производимо не было, а только два раза была выгружена совсѣмъ и вычищена. б) Вопреки 757 ст. устава, пампушъ на клиперѣ не имѣлось; офицеры говорятъ, что они входили въ крюйтъ-камеру безъ обуви, а кондукторъ Ѳедоровъ показываетъ, что офицеры, входя въ крюйтъ-камеру, надѣвали парусинные сапоги. в) Та же 757 ст. устава предписываетъ соблюденіе крайней осторожности при хожденіи въ крюйтъ-камеру, а именно, никто при себѣ не долженъ имѣть никакихъ металлическихъ или легко воспламеняющихся вещей и для неупустительнаго исполненія сего старшій офицеръ передъ каждою работою съ порохомъ обязанъ съ артиллерійскимъ офицеромъ и съ офицеромъ, назначеннымъ къ производству работы, лично осматривать командированныхъ къ оной нижнихъ чиновъ. На вопросъ коммисіи: кто производилъ на клиперѣ таковые осмотры людей,—офицеры отозвались что ревизоръ, а по словамъ одного изъ нижнихъ чиновъ даже и ревизоръ не всегда исполнялъ это, а осматривалъ одинъ кондук-

торъ. г) Во время работъ въ крюйтъ-камерѣ на клиперѣ не было поставлено къ ней часоваго, что предписывается положительно 766 ст. Устава. д) Въ крюйтъ-камерѣ клипера хранились такіе снаряды, которые, по силѣ 476, 477, 449 и 765 ст. Морс. Устава, строго воспрещено держать въ ней, а именно: гранаты, конгревовы ракеты, шрапнелева картечь и ударныя трубки; а по показаніи кондуктора Ѳедорова сложены были въ крюйтъ-камерѣ даже бомбы, которыми однажды во время качки завалена была дверь ея. е) По показанію трехъ нижнихъ чиновъ, порохъ, по выходѣ изъ Николаевска, хранился на клиперѣ въ деревянныхъ боченкахъ, а по другому показанію, просушивали порохъ, разсыпая на шкафутѣ. И то и другое допущено было въ явное отступленіе отъ 752, 753 и 773 ст. Устава. Всѣ вышеупомянутыя упущенія составляютъ нарушеніе коренныхъ правилъ морскаго артиллерійскаго устава и показываютъ, что постановленія онаго въ главѣ четвертой о порохѣ и крюйтъ-камерѣ ст. 748—777, при строгомъ исполненіи коихъ никогда не можетъ послѣдовать несчастнаго случая на кораблѣ отъ пороха, оставлены были вовсе командовавшимъ клиперомъ и старшимъ офицеромъ безъ всякаго вниманія. Равнымъ образомъ неудовлетворительность отвѣтовъ спасшихся офицеровъ на предложенные имъ вопросы и отзывы ихъ неизвѣстностью о разныхъ распоряженіяхъ по артил. части служатъ подтвержденіемъ, какъ вообще мало заботились начальствующіе на клиперѣ о соблюденіи устава морской службы, потому что на основаніи 352 ст. Морс. Устава, всѣ распоряженіи командира корабля должны быть съ точностью извѣстны вахтеннымъ офицерамъ, передаваясь съ точностью отъ одного другому.

«Таковыя упущенія и безпорядки на клиперѣ, какъ по артиллерійской части, такъ и относительно обращенія съ нижними чинами, могутъ быть по мнѣнію Морскаго Генералъ-Аудиторіата объяснены лишь тѣмъ, что клиперъ «Пластунъ» первоначально, по случаю исправленія въ Монте-Видео, а потомъ находясь въ продолжительномъ отдѣльномъ плаваніи, оставался долгое время внѣ всякаго надзора со стороны начальника отряда, который столь энергически слѣдилъ постоянно за ввѣреннымъ ему отря-

домъ и успѣлъ показать на самомъ дѣлѣ всю заботливую внимательность свою о благосостояніи порученныхъ попеченію его судовъ, а посему обнаруживающіяся изъ слѣдственнаго дѣла упущенія и противузаконныя дѣйствія должны быть отнесены единственно къ винѣ командовавшаго клиперомъ и старшаго офицера, лейтенантовъ: барона Дистерло и Розенберга, за что и слѣдовало бы, по важности оныхъ, предать ихъ военному суду, но, за смертію обоихъ, заключенія объ этомъ не дѣлать.

Обращаясь за этимъ къ розысканію самой причины, отъ коей могъ на клиперѣ послѣдовать взрывъ, морской Генералъ Аудиторіатъ, по возникшему вопросу о томъ, не случился ли взрывъ отъ поврежденія въ устройствѣ крюйтъ-камеры, подобно тому, какъ оказались и предусмотрѣно было во время въ крюйтъ-камерѣ фрегата «Аскольдъ»—полагаетъ, что при томъ безпорядочномъ состояніи, въ какомъ находилась крюйтъ-камера на клиперѣ «Пластунъ», воспламененіе могло случиться, во-первыхъ, если въ стеклѣ крюйтъ-камернаго фонаря съ лицевой стороны, выходящей въ крюйтъ-камеру, были поврежденія, чрезъ которыя могла пробиться пороховая пыль и сообщиться съ огнемъ, и во вторыхъ, если въ крюйтъ-камерной переборкѣ образовались такія расщелины, чрезъ которыя могла пройти пороховая пыль и могла имѣть съ той стороны, при неисправности фонаря, сообщеніе съ огнемъ.

«Поэтому Морской Генералъ-Аудиторіатъ обратилъ все свое вниманіе на этотъ предметъ, и изъ объясненій приглашенныхъ въ засѣданіе бывшаго командира фрегата «Аскольдъ» Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Унковскаго и корпуса корабельныхъ инженеровъ штабсъ-капитана Василевскаго усмотрѣлъ: 1) что при той тщательности съ какою, соотвѣтственно своему назначенію, устроена была крюйтъ-камерная переборка на клиперѣ «Пластунъ», нѣтъ повода къ предположенію, чтобъ могли бы случиться въ ней расщелины; но если бы въ двойной обшивкѣ этой переборки и сдѣлалась бы гдѣ-нибудь щель, то и тогда пороховая пыль не могла бы пробиться сквозь войлокъ; а потому надлежитъ искать ближайшей причины взрыва въ одной изъ тѣхъ несчастныхъ случайностей, какая въ

томъ или другомъ родѣ легко могла встрѣтитья во время работъ въ крюйтъ-камерѣ, при несоблюденіи на клиперѣ постановленій морскаго артиллерійскаго устава относительно обращенія съ порохомъ и легко воспламеняющимися снарядами, и такихъ именно постановленій, кои сдѣланы съ цѣлью предупрежденія опасности и предостереженія противу несчастнаго случая. О происходившемъ на клиперѣ въ послѣднюю минуту до взрыва изъ дѣла оказывается, что работы въ крюйтъ-камерѣ продолжались болѣе двухъ часовъ и приходили уже къ концу, что осталось лишь очистить и вымести ее, что для этого приказано было передвинуть пороховые ящики, что ударныя трубки оставлены были при этомъ въ выходѣ крюйтъ-камеры, что, по показанію мичмана Кноринга, старшій офицеръ получивши донесеніе, что всѣ работы въ крюйтъ-камерѣ кончены, отправился туда вмѣстѣ съ ревизоромъ, сказавши, что надо ее вычистить, и, по показанію бывшаго на послѣдней вахтѣ лейтенанта Литке: менѣе чѣмъ за 10 минутъ до взрыва доложено было ему, что старшій офицеръ находится въ крюйтъ-камерѣ, что въ минуту взрыва по словамъ машиниста Картарѣева, былъ слышенъ трескъ и гулъ,—по показанію юнги-Мартова, что онъ услышалъ трескотню въ низу въ родѣ дроби и мичмана Березина, что взрывъ начался звукомъ въ родѣ не единовременнаго ружейнаго залпа,—всѣ сіи данныя не представляютъ, конечно, сколько-нибудь достаточныхъ основаній къ опредѣлительному выводу, отъ чего именно и какимъ именно образомъ послѣдовало воспламененіе,—при отсутствіи причинъ къ заключенію объ умышленномъ взрывѣ и къ сомнѣнію въ исправности крюйтъ-камернаго фонаря, очевидно, что воспламененіе случилось отъ какой-либо неисправности при передвиженіи пороховыхъ ящиковъ или при очисткѣ пороховой пыли въ крюйтъ-камерѣ.

По всѣмъ вышеизложеннымъ основаніямъ, Морской Генералъ-Аудиторіатъ полагалъ: 1) гибель клипера «Пластунъ» отнести къ несчастью по неосторожности, вслѣдствіе бывшаго на немъ безпорядка по содержанію артиллерійской части. 2) Такъ какъ виновные въ этихъ безпорядкахъ погибли при послѣдовавшемъ взрывѣ, то настоящее слѣдственное дѣло оставить безъ дальнѣй-

шихъ послѣдствій, а убытки по стоимости клипера и всего бывшаго на немъ и у нижнихъ чиновъ казеннаго имущества, равно издержки, употребленныя при обслѣдованіи дѣла принять на счетъ казны; 3) спасшимся съ клипера «Пластунъ» офицерамъ, медику и нижнимъ чинамъ, какъ ни въ чемъ непричастнымъ въ гибели клипера, выдать не въ зачетъ, на основаніи 641 ст. III книги Свода Морскихъ уголовныхъ постановленій, по 1-му продолженію: офицерамъ полугодовое, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья и, сверхъ того выдать нижнимъ чинамъ обмундированіе, какое кому слѣдовать будетъ. На всеподданнѣйшемъ докладѣ по этому дѣлу значится собственноручная Государя Императора надпись «Быть по сему».

Клиперъ «Гайдамакъ» (*).

Начальникъ эскадры въ Китайскомъ морѣ котръ-адмиралъ Лихачевъ рапортомъ отъ 2-го сентября 1861 года, изъ Де-Кастра донесъ командиру сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралу Козакевичу, что клиперъ «Гайдамакъ» выброшенъ на берегъ острова Сахалина въ Дуэ. (**) Донесеніе это было доставлено контръ-адмиралу Козакевичу чрезъ Маріинскъ лейтенантомъ Свининымъ, служившимъ на «Гайдамакѣ», который при этомъ, словесно объяснилъ что 28-го августа, клиперъ «Гайдамакъ» стоялъ на якорѣ въ Дуэ, для принятія угля. Съ утра въ этотъ

(*) Винтовой клиперъ «Гайдамакъ» 12-го августа 1861 года, прибывъ въ Николаевскъ съ контръ-адмираломъ Лихачевымъ; впослѣдствіи «Гайдамакъ», имѣлъ назначеніе слѣдовать въ Петропавловскъ, для доставленія туда высокопреосвѣщеннаго Иннокентія архіэпископа камчатскаго, курильскаго и Алеутскаго. Послѣднее донесеніе изъ Шангая о плаваніи этого клипера, было помѣщено въ октябрской книжкѣ Морскаго Сборника 1861 года.

(**) Контръ-адмиралъ Лихачевъ подошелъ къ посту Дуэ 1-го сентября на пароходѣ «Америка».

день дулъ NW, засвѣжѣвшій къ полдню до степени шторма. Клиперъ стоялъ на одномъ якорѣ, но съ 9-ти часовъ утра имѣлъ пары разведенными до часа пополудни. При дѣйствіи машины лопнулъ канатъ тотчасъ же бросили другой якорь и вытравили его цѣпи до 45 саженъ. Но почти съ этого же времени клиперъ началъ претерпѣвать удары о грунтъ и при одномъ изъ нихъ потерялъ задній ахтеръ-штевенъ съ рулемъ и винтъ. Въ такихъ обстоятельствахъ командиръ призналъ за лучшее съ помощею парусовъ идти въ берегъ на мелководіе. Глубина около ахтеръ-штевеня 5 ф., а у форъ-штевеня 4 ф. Въ клиперѣ воды 41 дюймъ. Контръ-адмиралъ Лихачевъ, не дѣлалъ разслѣдованія обстоятельствъ, сопровождавшихъ крушеніе клипера, но по осмотрѣ его составилъ на мѣстѣ актъ свидѣтельства, въ которомъ изъяснено: «мы, нижеподписавшіеся, осмотрѣвъ, при помощи водолаза, клиперъ «Гайдамакъ», находящійся на мели у Сахалинскаго берега, вблизи дуэскихъ каменноугольныхъ копій, нашли, что клиперъ стоитъ на мели всѣмъ лагомъ; въ малую воду за кормою глубина 5 ф., а передъ носомъ 4 ф. Гребной винтъ потерянъ, руль, задній ахтеръ-штевень, нижняя часть передняго ахтеръ-штевня, отъ дейдвудной трубы и киль въ кормовой части, на значительное ростояніе оторванны. По соображеніи всего этого, мѣстныхъ обстоятельствъ и средствъ, положенія клипера на открытомъ совершенно берегу и поздняго времени года, по крайнему нашему убѣжденію пришли къ заключенію, что если бы клиперъ и могъ быть снятымъ съ мели, то весьма сомнительно, чтобы онъ могъ быть отведенъ въ какой-нибудь закрытый портъ и корпусъ его во всякомъ случаѣ могъ бы быть исправленъ не иначе, какъ въ докѣ, на что, при средствахъ здѣшняго края, не представляется возможности разсчитывать; а потому полагаемъ, что слѣдуетъ употребить всѣ силы только къ тому, чтобы спасти какъ машину, такъ и всѣ цѣнные предметы вооруженія и груза, за тѣмъ уже приступить къ спасенію корпуса судна, его набора и скрѣпленія. Для этого не представляется другаго способа, какъ, облегчивъ клиперъ, сколько обстоятельства позволятъ, стараться вытащить его какъ можно выше на берегъ и принять такія средства, какія будутъ

по обстоятельствамъ возможны для предохраненія корпуса, пока клиперъ еще до нѣкоторой степени цѣлъ отъ наноснаго льда». Актъ подписали капитанъ-летенанты Пещуровъ и Мусинъ-Пушкинъ и, контръ-адмиралъ Лихачевъ. Усматривая изъ вышеприведенныхъ извѣстій, что клиперъ «Гайдамакъ» находится въ положеніи, которое поставляетъ въ необходимость, по позднему времени года, оставить его перезимовать на отмели въ Дуэ, контръ-адмиралъ Козакевичъ, послалъ къ мѣсту крушенія клипера винтовой транспортъ «Манжуръ» съ провизіею для команды и запасомъ строительныхъ матеріаловъ. На этомъ же транспортѣ командированы изъ Николаевска въ Дуэ военный инженеръ штабсъ-капитанъ Овсеенко и корабельный инженеръ подпоручикъ Титовъ, которымъ поручено, по совѣщанію съ командиромъ клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенантомъ Пещуровымъ, составить записку о работахъ, какія возможно предпринять къ спасенію клипера, и безъ потери времени немедленно приступить къ выполненію ихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, контръ-адмиралъ Козакевичъ, принимая во вниманіе положеніе команды клипера, при предстоящихъ трудныхъ работахъ, въ суровую по обыкновенію, зиму, въ мѣстѣ, не представляющемъ достаточныхъ удобствъ для зимовки, разрѣшилъ капитанъ-лейтенанту Пещурову довольствовать людей морскою провизіею. Въ предписаніи контръ-адмирала Козакевича капитанъ-лейтенанту Пещурову отъ 13-го сентября между прочемъ, выражано:

1) По соглашеніи съ штабсъ-капитаномъ Овсеенко по устройству ряжевой защиты, для клипера отъ льда и прибоя волнъ, немедленно приступить къ работамъ, употребляя для этого команду клипера, мѣстныхъ нижнихъ чиновъ и лошадей.

2) Устроивъ шпили на берегу, откачать изъ клипера воду, снять всѣ тяжести и вытащить его сколько возможно ближе къ берегу, чтобы обезопасить судно отъ льда, въ особенности весною, когда огромными пловучими льдами можетъ окончательно повредить клиперъ.

3) Заготовивъ предварительно лѣсъ и камень, при первой возможности какъ ледъ станетъ, погружать ряжи и бутить ихъ камнемъ;

4) Вмѣстѣ съ тѣмъ, по мѣрѣ замерзанія воды, стараться вымо-розить около клипера до грунта и, образовавъ такимъ образомъ, докъ, приступить къ исправленію судна, и приготовить для него спускъ. Все вышеизложенное предложено контръ-адмираломъ Козакевичемъ капитанъ-лейтенату Пещурову, какъ основа для его дѣйствій и вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшено, согласно съ обстоятельствами, не стѣсняться настоящимъ предписаніемъ и дѣйствовать по ближайшему усмотрѣнію, принимая тѣ мѣры, какія окажутся лучшими по ближайшему разсмотрѣнію дѣла; если же окажется, что клиперъ можно вытащить на берегъ, то это будетъ самое дѣйствительное средство къ его спасенію.

Между тѣмъ 20-го сентября вторично пришелъ въ Дуэ пароходъ «Америка», почему командиръ клипера «Гайдамакъ», пользуясь возможностью сняться, съ помощью парохода, изготовилъ клиперъ и 22-го сентября въ 9 час. утра, когда вода за кормой клипера поднялась съ приливомъ до 11 ф., поданы буксиры на «Америку»; но сомнительная погода, при задувшемъ отъ SW вѣтрѣ, заставила прекратить работу и вскорѣ засвѣжѣвшій вѣтеръ принудилъ пароходъ уйти изъ Дуэ.

На другой же день, 23-го сентября въ 9 час. утра, при совершенно тихой погодѣ «Гайдамакъ» собственными средствами стянулся съ мели и оставался на вольной водѣ, на завезенномъ верпѣ и кабельтовѣ съ берега въ теченіи дней 23-го, 24-го и до 10 час. утра 25-го сентября, но уже не было парохода, чтобы слѣдовать въ Кастри на буксирѣ. При задувшемъ NO, опасаясь волненія и потерявъ надежду на возможность выйти изъ Дуэ, клиперъ при полной водѣ долженъ былъ опять втянуться на отмель, направляясь такъ, чтобы впослѣдствіи можно было его тащить далѣе на берегъ посредствомъ шпилей.

Во время пребыванія клипера на вольной водѣ хотя парусъ и не былъ подведенъ подъ корму, но вода въ трюмѣ не прибывала болѣе 6 д. въ часъ, что, при подведенномъ парусѣ не представляло бы опасности для перехода въ Николаевскъ. По приготовленіи помѣщеній на зиму для команды провизіи и матеріаловъ, 11-го октября начаты работы для вытаски клипера и огражденія его на зиму. Всѣ шпили установленны были на

берегу къ новолунію, и съ полными водами 21, 22 и 23 октября клиперъ постепенно подтаскивали къ берегу. Въ ночь съ 23-го на 24-е жестокимъ сѣверо-западнымъ вѣтромъ нагнало воды столько, что всплыли всѣ вытащенныя на берегъ гребныя суда и баржи. При этомъ вытянутыми цѣпями, вѣтромъ и прибоемъ подвинуло клиперъ такъ, что форъ-штевень его находился отъ утеса въ 13 саженяхъ, и при малой водѣ, можно было обходить кругомъ клипера по суху. Уцѣлѣвшая часть киля врѣзалась въ наносный песокъ и клиперъ стоялъ совершенно прямо; вся нижняя часть миделя крѣпко увязла въ этотъ песокъ, такъ что, болѣе чѣмъ на треть длины днища нельзя было ничего видѣть. Въ оконечностяхъ судна, кромѣ описанныхъ поврежденій, открытъ незначительный проломъ въ третьей отъ киля обшивной доскѣ на лѣвой сторонѣ, нѣсколько позади форъ-русленя; впрочемъ, въ этомъ мѣстѣ не показывалось течи. Послѣднимъ же наносомъ воды испорчена большая часть гребныхъ судовъ клипера и размытъ сложенный на берегу камень для ряжеваго огражденія. Капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ, разсчитывая, что для защиты клипера отъ льда достаточно одного свайнаго огражденія, устроилъ коперъ и пробовалъ бить сваи; но оказалось, что наносный слой песку имѣетъ 4 ф. глубины впереди клипера, а въ кормѣ идетъ постепенно уменьшаясь, такъ что съ желѣзными башмаками сваи не держались, почему тотъчасъ приступили къ порубкѣ лѣса для ряжей. Въ то же время занялись устройствомъ тесовой крыши на клиперъ, постройкою пороховаго погреба и шлюпочнаго рабочаго сарая.

30-го октября принесло къ берегу ледъ и море покрылось имъ до горизонта; но чрезъ три дня ледъ разломало и такъ же быстро унесло, какъ и принесло. Съ этого времени ледъ приносило и уносило въ морѣ нѣсколько разъ и онъ окончательно сталъ лишь въ послѣднихъ числахъ ноября.

Съ 1-го по 10-е ноября подвозили лѣсъ къ клиперу, а 11-го начали рубить ряжи. Къ 25-му декабря было срублено 8 ряжей и 4 изъ нихъ поставлены на мѣсто. Постановка ряжей замедлилась разрытіемъ большихъ глыбъ льда, образовавшихся подъ кормою и у раковинъ клипера.

Кромѣ того, рвали порохомъ камень, требующійся на установку ряжей, и приготовляли необходимыя деревья для исправленія клипера. Рудеръ писъ и руль-сплочены и брусья для наставленія ахтеръ-штевня, киля и закрытія колодца отесаны и пригнаны другъ къ другу. Коробка съ ахтеръ-штевня снята и дейдвудная часть гребнаго вала вынута.

Лишь только установился ледъ, сдѣлали вокругъ кормы прорубы и поддерживали ихъ вокругъ кормы впродолженіе двухъ недѣль, желая выморозить до дна. Хотя морозы и доходили до 20°, но были все еще недостаточны, чтобы приморозить ко дну осаждающіяся глыбы льда во время малой воды, и потому съ каждымъ приливомъ вода подымалась до обыкновеннаго своего уровня. Къ 15-му февраля опущены на мѣсто 15 ряжей и загружены камнемъ; еще 5 ряжей срублены и камень для нихъ заготовленъ. На ряжахъ вдоль лѣваго борта клипера начата продольная связь. Врытые на берегу, для укрѣпленія шпилей, якоря подняты, а къ привезеннымъ изъ Николаевска якорямъ придѣланы штоки. Проконапатили изнутри подводную кормовую часть и позади закрыли деревянными планками. Изъ гребныхъ судовъ исправлены оба вельбота и четверка.

Къ 26-му февраля установили на мѣсто упомянутыя 5 ряжей и, кромѣ того, два угловые ряжа при наружномъ концѣ загражденія. Общая продольная связь лѣвой стороны загражденія окончена, кромѣ оконечностей, и на правой доведена до половины. Окончены были также плотничныя работы около бортовъ клипера; закрѣплены руль и старнпостъ, а также рулевыя петли и крючья (*); начато исправленіе такелажа.

Спустя двѣ недѣли, работы по загражденію были окончены, т. е. поставленъ ряжъ, замыкающій выходъ бассейна, и сдѣлано соединеніе лѣвой стороны загражденія съ берегомъ. Приступлено къ устройству пристани у поста, на двусаженныхъ ряжахъ съ промежутками въ 3 сажени. Къ 1-му апрѣля при-

(*) Крючья были сдѣланы въ Николаевскѣ по лекаламъ и доставлены на собакахъ.

стань была проведена на 45 саженъ отъ берега и начато заготовленіе послѣдняго ряжа оной и крана. Въ это время ледъ на рейдѣ разломало и осталась лишь небольшая полоса его при берегѣ, т. е. одни торосья.

4-го апрѣля жестокимъ вѣтромъ отъ NW разломало послѣдніе торосья, причемъ вода поднималась выше, чѣмъ въ прошлую осень (когда «Гайдамакъ» былъ установленъ на зимовку); льдомъ разломало и снесло почти всѣ ряжи, закрывавшіе проходъ; изъ пристани же остались цѣлыми лишь два ближайшіе ряжа, а большая часть остальныхъ, вмѣстѣ съ общею связью, уничтожены почти до основанія. Эти поврежденія произошли отъ ударовъ глыбами льда, которыми расщеляло вертикальныя связи ряжей и ихъ углы, а за тѣмъ бревна сбивало бурунами.

Клиперу не сдѣлало льдомъ никакихъ серьёзныхъ поврежденій и только бревнами ободрало мѣдную обшивку. Благодаря ряжевой преградѣ, клиперъ не измѣнялъ своего положенія на худшее.

По разломкѣ льда окончательно, выгружены изъ клипера валы и немногія другія тяжеловѣсныя вещи изъ механизма, которыя не могли быть вынуты осенью; подняты на ряжи орудія, сдѣланы три понтона для подведенія подъ кормовую часть клипера; завезены оба якоря и заложены на нихъ гини, а лопаря взяты на шпили, установленные на ряжахъ. Всѣ эти работы съ подведеніемъ подъ корму двухъ изъ заготовленныхъ понтоновъ, а подъ носовую часть четырехъ систернъ, заняли оставшееся время до майскаго полнолунія.

Въ ночь съ 1-го на 2-е мая, при малой водѣ, клиперъ былъ окопанъ, сколько позволялъ твердый подъ нимъ грунтъ, а въ 9 часу утра люди стояли на шпиляхъ. Къ сожалѣнію, значительною зыбью отъ SW подведенные подъ корму понтоны частію разбило и они налились водою, такъ что ихъ пришлось вывести изъ-подъ кормы прежде нежели можно было начать тягу гинеи. Несмотря на эту задержку, успѣли подать клиперъ на 5 саженъ; далѣе онъ не подавался, а только ползли якоря и работы въ эту воду были прекращены.

Съ вечерней полной водою тяга была возобновлена, но безъ

успѣха; то же самое повторялось и въ слѣдующіе три дня, въ которые, хотя вода и поднималась до 6½ ф. (нѣсколько позади гротъ-русленей), но вѣтеръ былъ очень тихъ и не было буруновъ, такъ помогавшихъ въ первую воду.

Опытъ показалъ, что при небольшомъ слоѣ песка, которымъ была прикрыта плита на мѣстѣ, гдѣ стоялъ клиперъ, каната для якорей по 60 саженъ недостаточно, а также и разсчетъ на понтоны, неимѣющіе надлежащаго желѣзнаго крѣпленія, при бурунахъ не вѣренъ.

Это понудило обратить всѣ имѣющіяся на клиперѣ цѣпи, исключительно на якоря и отбросить понтоны, какъ средство, удобное лишь при особенно благопріятныхъ обстоятельствахъ, рѣдко случающихся въ Дуэ въ новолуніе и въ полнолуніе, и притомъ понтоны требовали на укрѣпленіе ихъ значительное количество канатовъ, а потому вмѣсто понтоновъ подъ корму были подведены всѣ имѣющіяся на клиперѣ систерны.

10-го мая прибылъ въ Дуэ винтовый клиперъ «Абрекъ» подъ флагомъ начальника эскадры свиты Его Величества контръ-адмирала А. А. Попова, а 13-го пришла винтовая лодка «Моржъ».

Предположено было, чтобы въ наступившую полную воду новолунія лодка «Моржъ» положила свои якоря возможно ближе къ «Гайдамаку» и, принявъ съ него буксиры и дѣйствуя машиною, подтягивала бы его на якоря.

Попытка исполнить это предположеніе 15-го мая не удалась и лодка не могла занять своего мѣста по причинѣ свѣжаго S вѣтра; вода поднялась только до 5 ф. 6 дюйм. и дѣйствіе шпилей на клиперѣ и ряжахъ оказалось недостаточнымъ. Тотъ же свѣжій вѣтеръ воспрепятствовалъ лодкѣ исполнить свое назначеніе и въ послѣдующіе два дня, когда вода поднялась почти до 6 ф. и только 18-го мая, она приняла участіе въ работѣ, но безуспѣшно. Для усиленія средствъ при стаскиваніи въ теченіе 16 и 17 чиселъ были установлены спереди клипера 4 домкрата, изъ которыхъ два при послѣдней тягѣ сломаны.

Такъ какъ 18-го мая была послѣдняя полная вода, а клиперъ не удалось стянуть, то предположено было снять съ него

цилиндры, холодильники и всѣ металлическія вещи, которыя можно снять, не вредя прочности корпуса, и выжидать слѣдующихъ полныхъ водъ. Для усиленія же средствъ тяги положено было завести теперь же третій якорь во 125 пудовъ съ транспорта «Японецъ» и передъ полными водами—четвертый съ корвета «Калевала», прибывшихъ въ это время на рейдъ.

Потерянный винтъ клипера былъ найденъ 28 апрѣля и въ то же время былъ за него заведенъ конецъ цѣпи въ $^3/_4$ дюйма, на который предполагалось поднять его баржами, пользуясь прибылью и убылью воды. Винтъ найденъ былъ значительно замытымъ въ пескѣ и потому, при попыткахъ поднять его, онъ былъ только отдѣленъ отъ ахтеръ-штевня, съ которымъ держался рамою, чѣмъ уменьшена тяжесть подъема.

Къ 28 мая всѣ приготовленія ко вторичной попыткѣ стащить клиперъ были окончены. При этомъ положены гуськи ко всѣмъ 4 якорямъ, а къ цѣпямъ взяты гини со шпилей на ряжахъ и на клиперѣ; кромѣ того, установлены, отакелажены и принайтовлены потаповскіе костыли въ носовой и кормовой частяхъ клипера, гини отъ которыхъ приводились въ дѣйствіе шпилями на ряжахъ. Устроены также устои для 2-хъ паръ рычаговъ подъ крамболами клипера. Противъ середины клипера поставлены еще 2 стрѣлы и гини отъ нихъ, по неимѣнію якорей и цѣпей, были взяты за нижніе концы заднихъ стрѣлъ, которыя представляли имъ хорошую опорную точку.

29 мая съ утра выровняли гини и тали у стрѣлъ и въ 7 часовъ, послѣ неудачной попытки раскачать клиперъ перебѣганіемъ людей съ одного борта на другой, начали ходить на всѣхъ шпиляхъ при прибылой водѣ до 6 ф. 3 д. по футштоку у гротъ-русленей. Гини переднихъ стрѣлъ, взятыя за задніе ряжи, вытянулись въ струну, такъ что у правой свернуло даже топъ; якоря же отъ гиней заднихъ стрѣлъ и со шпиля клипера, не выдерживая приложенной къ нимъ силы, ползли и клиперъ не подавался ни на дюймъ.

По прекращеніи этой тяги положенъ корветомъ «Калевала» якорь гуськомъ къ якорю транспорта «Японецъ», чтобы такимъ образомъ прибавить еще одну неподвижную опорную точку, а

къ вечерней полной водѣ прибывшій на рейдъ пароходъ «Америка» сталъ на створѣ мачтъ клипера и принялъ отъ него буксиръ изъ двухъ новыхъ 8-дюймовыхъ кабельтовыхъ. Сломанная утромъ стрѣла была замѣнена къ тому же времени, и при убылой водѣ «Гайдамакъ» былъ окопанъ кругомъ, на сколько позволяли вода и каменистый подъ нимъ грунтъ.

Зыбь и вѣтеръ препятствовали пароходу «Америка» держаться въ направленіи киля клипера. Это много уменьшало полезное дѣйствіе парохода, сила котораго была такова, что онъ оборвалъ буксиръ безъ хорошаго результата, несмотря на дружное дѣйствіе шпилей. Впрочемъ, возвышеніе воды въ этотъ разъ не достигло 6 ф., а слѣдовательно не терялась еще надежда стащить клиперъ приготовленными средствами въ наступавшее полнолуніе, такъ какъ по утрамъ вода не превышала 6 футовъ.

Въ ночь съ 29 на 30 мая продолжали стаскивать клиперъ, причемъ полезное дѣйствіе стрѣлъ обнаружилось тѣмъ, что клиперъ какъ бы отдѣлялся отъ стѣнъ логовища, образовавшагося вокругъ, отъ наноса песка. Съ утра 30 числа поднимавшійся барометръ, тяжелыя тучи, зыбь и вѣтеръ отъ SO подавали надежду на большую прибыль воды. Въ 7 часовъ вода перешла 6-футовую марку, а въ 8 часовъ было 7 ф.

Одновременнымъ дѣйствіемъ шпилей клиперъ легко тронулся съ мѣста и вышелъ изъ своей ограды. Течь въ клиперѣ оказалась около $1/2$ д. въ часъ. Свѣжесть вѣтра и волненіе не позволяли ни пароходу «Америка», ни другимъ, находящимся на рейдѣ судамъ, принять на этотъ разъ участіе въ снятіи клипера, кромѣ отдѣленія людей на шпили. По принятіи нѣкоторыхъ вещей съ берега, «Гайдамакъ» 5-го іюня перешелъ благополучно въ Де-Кастри, въ 14 часовъ, на буксирѣ парохода «Америка», неся при этомъ триселя и стакселя. Винтъ «Гайдамака» былъ поднятъ корветомъ «Калевала» и потомъ, вмѣстѣ съ цилиндрами и другими шкиперскими вещами, перевезенъ на томъ же корветѣ въ Де-Кастри.

Изъ слѣдственнаго дѣла видно, что на слѣдственные вопросы командиру клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ рапортомъ, отъ 21 сентября 1861 года, за № 3 пояснилъ:

1) ввѣренный ему клиперъ пришелъ къ посту «Дуэ» изъ залива Де-Кастри подъ парами въ $6^3/_4$ час. утра 26-го августа и бросилъ якорь на глубинѣ $4^1/_4$ саженъ, грунтъ илъ съ пескомъ, въ разстояніи около 3-хъ кабельтовъ отъ мѣста ломки угля. Тотчасъ, по отдачѣ якоря, спущены на воду барказъ и другія гребныя суда для отвоза провіанта въ постъ и за тѣмъ барказъ и двѣ шаланды, принятыя отъ поста, употреблены были для нагрузки угля, которая шла довольно успѣшно, пока полная вода позволяла баржамъ подходить къ полуразрушеннымъ ряжамъ пристани. Въ 3-мъ часу дня съ убылою водою и усилившимся прибоемъ у берега, вслѣдствіе дувшаго въ то время, уже усилившагося SW-а, погрузка угля была на время прекращена. Къ утру 27-го вѣтеръ совсѣмъ стихъ и днемъ стоялъ почти штиль: это благопріятное состояніе погоды продолжалось до полуночи, а съ того времени началъ задувать вѣтеръ отъ SO съ берега, а небо стало заносить тучами. Погрузка угля шла успѣшно до 3-го часа, въ 3-мъ же часу утра 28 августа пришла съ берега послѣдняя шаланда съ углемъ и была оставлена, равно какъ и барказъ, при клиперѣ, такъ какъ за убылою водою продолжать погрузку было неудобно. Команда клипера, находившаяся на работѣ на берегу, была возвращена на судно, а на мѣстѣ нагрузки оставлены были: мичманъ Повалишинъ и унтеръ-офицеръ инженеръ-механикъ Забѣгаевъ, которые смотрѣли за работою по нагрузкѣ, производившейся какъ командою съ клипера, такъ и людьми отъ поста. Съ разсвѣтомъ 28-го вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ NNO, зыбь же шла болѣе отъ NW и причиняла довольно значительный прибой, изъ-за котораго уже не могли послать на берегъ за углемъ къ тому времени, какъ то позволяла вода.

Въ 8 часовъ утра подняли въ ростры барказъ, а въ началѣ 11-го, ко времени полной воды, посланъ былъ на берегъ вельботъ съ гардемариномъ Дмитріевымъ какъ для того, чтобы свезти на берегъ находившагося на клиперѣ отъ поста солдата Зеленовскаго, такъ и за тѣмъ, чтобы привезти мичмана Повалишина и унтеръ-офицера Забѣгаева. Вельботъ присталъ на берегъ благополучно, но обратно придти не могъ изъ-за прибоя, и

послѣ нѣкоторыхъ неудачныхъ попытокъ отвалить, былъ вытащенъ на берегъ. Одновременно съ подъемомъ барказа приказано было развести пары, имѣя намѣреніе ограничиться принятымъ на клиперъ углемъ, около 90 тоннъ и, по прибытіи съ берега означенныхъ выше лицъ, идти по назначенію, пользуясь сѣвернымъ вѣтромъ, въ вознагражденіе за недобранное количество угля. Когда же увидѣли, что вельботъ вернуться не можетъ, то было приказано выпустить готовые къ тому времени пары и затушить огни въ топкахъ, потому что ни сила, ни направленіе вѣтра, дувшаго все еще между N и O, не угрожали опасностью. Во 2-мъ часу дня вѣтеръ сталъ крѣпчать и переходить къ N; въ 3-мъ часу стали поднимать пары, а въ 3 часа 20 минутъ дали ходъ машинѣ. Къ этому времени зыбь отъ NW превратилась въ крутой бурунъ, которымъ захлестывало клиперъ съ правой скулы, такъ какъ клиперъ стоялъ по направленію вѣтра, т. е. носомъ на N; отъ стеченія этихъ обстоятельствъ дѣйствіе машины не уменьшило въ должной степени напоръ на цѣпь якоря, которая имѣла направленіе уже не по длинѣ судна, а шла къ нему подъ угломъ румба на четыре. Руль, положенный право на бортъ, только временно приводилъ носъ клипера противъ буруна и тогда цѣпь ослабѣвала; но слѣдующимъ главнымъ валомъ клиперъ опять уваливало вправо и прибой, ударяя въ бокъ, понемногу прибивалъ клиперъ къ берегу. Въ это время, т. е. въ 4 часу, должна была быть малая вода и глубина у бизань-русленей, сколько можно было судить по лоту, въ промежуткахъ между валами, была $3\frac{1}{2}$ сажени. Травить канатъ, котораго имѣли 40 саженъ, не было возможности, потому что въ такомъ случаѣ, когда клиперъ приближало къ берегу бокомъ, онъ, по вытравленіи каната, пришелъ бы на малую глубину и его стало бы колотить буруномъ о дно. По невозможности травить каната не было пользы отдавать и другаго якоря. Въ 4-мъ часу лопнула цѣпь; мгновенно отдали плехтъ и при 20 саж. на клюзѣ этого каната клиперъ задержался на глубинѣ $2\frac{1}{2}$ саж.; клиперъ продолжало главными валами постепенно приближать къ берегу лагомъ и въ 4 часа послышались первые удары кормою. Удары съ каждымъ разомъ усиливались и въ $\frac{1}{2}$ 5-го

часа, послѣ жестокаго удара, машина завертѣлась съ неимовѣрною быстротою и тѣмъ дала знать, что гребной винтъ выпалъ съ своего мѣста. Машина, конечно, была немедленно остановлена и выгребли жаръ изъ печей. Вслѣдъ за симъ, послѣ нѣсколькихъ ударовъ кормою, по всей вѣроятности уже и объ выпавшій винтъ, показалась течь вокругъ дейдвудной трубы, въ дейдвудѣ и по пазамъ обшивки близь дейдвуда. Воду откачивали всѣми судовыми помпами и браспойтами, опущенными въ корридорѣ вала, но течь пересиливала дѣйствіе помпъ и вода прибывала до 3-хъ дюймовъ въ часъ. По прекращеніи дѣйствія машины, вслѣдствіе потери гребнаго винта, уже не оставалось надежды отстояться на якорѣ и, продолжая дрейфовать къ берегу, командиръ обратилъ все стараніе къ тому, чтобы облегчить, по возможности, удары въ бортъ клипера и усадить его плотнѣе на мель въ удобномъ, по возможности, мѣстѣ. Для этого, пока цѣпь плехтоваго якоря была еще цѣла ее травили и, воспользовавшись временнымъ отклоненіемъ носа влѣво, подняли форъ-стеньги стаксель; этимъ парусомъ съ бизанью удерживало носъ противу буруновъ; а чтобы скорѣе избавиться отъ частыхъ ударовъ о грунтъ, отдали гротъ-марсель и положили его на стеньгу. Для облегченія кормы выбросили за бортъ ядра изъ кранцевъ на верхней палубѣ и два ряда бомбъ.

Въ началѣ 7-го лопнула цѣпь плехта, убрали бизань, но носъ клипера опять бросило вправо и скоро поставило его поперегъ буруна, которымъ и разбило немедлено катеръ съ лѣвой и косчныя сѣтки. Когда носъ перевалило за линію вѣтра, подняли кливеръ, наполнили гротъ-марсель, а вскорѣ за тѣмъ поставили фокъ и форъ-марсель. Такимъ образомъ съ каждымъ валомъ клиперъ подавало на берегъ по направленію къ ложбинѣ, на югъ отъ поста, и удары, сначала жестокіе, вскорѣ стали замѣтно слабѣть. Въ 8-мъ часу дали командѣ ужинать повахтенно и вслѣдъ за тѣмъ подвахтеннымъ раздали койки, а вахтенные остались на помпахъ. Время отъ 8 час. вечера до 5 час. утра 29-го прошло въ непрерывномъ дѣйствіи помпъ, но вода въ это время прибыла въ трюмъ до 4½ ф. Въ 5 час. спустили на воду вельботъ, катеръ и четверку; на катерѣ завезли на берегъ пер-

линь и закрѣпили его за деревья. По перлиню на катерѣ и вельботѣ начали свозить на берегъ: шханечный журналъ, сигнальныя и шнуровыя книги, денежный сундукъ и больныхъ съ докторомъ. За тѣмъ переправили свиту преосвященнѣйшаго Иннокентія и въ $^1/_2$8 переправился на берегъ и его высокопреосвященство. До 4-хъ час. пополудни перевозили на берегъ багажъ команды и часть провизіи, а въ 4 часа отправили посмѣнно на берегъ всѣхъ людей, за исключеніемъ пяти, оставленныхъ на ночь часовыми на клиперѣ.

Команда, по свозѣ на берегъ, помѣщена въ половинѣ казармы, имѣющейся при постѣ. По приходѣ въ портъ Дуэ, якорь брошенъ былъ на глубинѣ $4^1/_2$ сажен., грунтъ илъ съ пескомъ, почти на линіи мыса Дуэ (по англійской картѣ мысъ Pinnacle), и южнаго, въ разстояніи около 3 кабельтововъ отъ мѣста погрузки угля и около $^3/_4$ мили отъ рифа, выдающагося отъ южнаго мыса. Каната на клюзѣ было 18 саж., но чрезъ 3 часа вытравили его до 40 саженъ. При отдачѣ якоря не было сдѣлано справокъ на берегу о времени прилива и отлива и возвышенія воды; но замѣчено было, что когда клиперъ сталъ на якорь, то вода прибывала, а изъ наблюденій 26-го и 27-го августа увидѣли, что прибыль и убыль воды доходила до сажени, происходила правильно два раза въ сутки и что время полной воды 26-го было около 9-ти, 27-го около 10-ти и 28-го около 11-ти часовъ. При приходѣ въ Дуэ клиперъ былъ углубленъ: форъ-штевнемъ 9 ф. 6 дюйм., ахтеръ-штевнемъ 11 ф. Командиръ клипера говоритъ, что, по его убѣжденію, крушеніе клипера произошло отъ быстро поднявшагося неправильнаго волненія, или буруна, не по направленію вѣтра, вслѣдствіе чего клиперъ стоялъ не по волненію, подвергаясь напору его на весь почти бортъ и машина въ такомъ положеніи не могла принести должной поддержки. Къ спасенію клипера принимались мѣры, изложенныя выше, и единственно возможныя въ тогдашнемъ положеніи судна. Всѣ остальные чины показали согласно съ донесеніемъ командира.

Военный губернаторъ приморской области и портовъ Восточнаго океана, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло, нашелъ, что дѣйствія кап.-лейт. Пещурова были рѣшительны и производи-

лись съ увѣренностью, что, по мнѣнію его, должно считаться за большое достоинство въ командирѣ военнаго судна. Всѣ распоряженія его, когда клиперъ долженъ былъ бы разбиться, сдѣланы съ рѣдкимъ хладнокровіемъ и знаніемъ своего дѣла. За тѣмъ послѣдующія дѣйствія командира выказываютъ убѣжденіе его, что клиперу не угрожаетъ никакой опасности и что, по исправленіи, онъ будетъ готовъ нести службу заново. Все вышесказанное не даетъ даже права назвать несчастный случай съ клиперомъ «Гайдамакъ» крушеніемъ. Судно, снявшись съ мели безъ затрудненій, пошло въ Шанхай, тогда какъ нерѣдко бываетъ, что суда, становясь на мель, терпятъ аваріи гораздо большія, чѣмъ «Гайдамакъ», а потому контръ-адм. Козакевичъ полагаетъ командира клипера за его распоряженіе, наградить и все дѣло считать конченнымъ.

1863 года марта 20-го дня Морской Генералъ-Аудиторіатъ, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о выброшенномъ на берегъ на островѣ Сахалинѣ клиперѣ «Гайдамакъ», нашелъ, что причина происшедшаго съ клиперомъ «Гайдамакъ» несчастнаго случая заключается въ томъ, что командиръ его, для ускоренія, по позднему времени года, нагрузки угля въ Дуэ, сталъ у совершенно открытаго берега въ слишкомъ близкомъ отъ него разстояніи, именно, около 3-хъ кабельтововъ, надѣясь, повидимому, отстояться на якорѣ; при сдѣлавшемся за тѣмъ вдоль берега свѣжемъ вѣтрѣ и косвенной къ нему съ моря, подъ угломъ 4 румбовъ, крутой зыби, командиръ не отошелъ вовремя (въ 11-мъ часу утра 28 августа) отъ берега, что, между тѣмъ, надлежало сдѣлать если не для того, чтобы держаться подъ парусами или перейти въ закрытый заливъ Де-Кастри, то по крайней мѣрѣ для перемѣны якорнаго мѣста у того же берега, гдѣ бы онъ могъ свободно располагать клиперомъ при всякихъ обстоятельствахъ, чѣмъ и предупредилъ бы случившееся съ нимъ несчастіе, тѣмъ болѣе, что препятствій къ такимъ своевременнымъ мѣропріятіямъ не было никакихъ. Вмѣсто сего, несмотря на близость открытаго берега, на неимѣніе указаній о томъ, какъ далеко можно дрейфоваться, на низкое состояніе барометра, который тогда падалъ, и на перемѣнившійся по направленію берега свѣжій вѣтеръ, при сильномъ

боковомъ волненіи, командиръ клипера позволилъ себѣ отстаиваться на якорѣ, разсчитывая, между прочимъ, и на то, чтобы, выждавъ возвращенія вельбота, идти по назначенію. Но, имѣя это въ виду, онъ не только не бросилъ заблаговременно, т. е. во 2 часу, другаго якоря или въ то время (въ 3 часа 20 минутъ), когда уже дрейфовало его на глубину $3^1/_2$ саж., но не находилъ даже нужнымъ травить канатъ, разсчитывая, что клиперъ могъ бы придти чрезъ то на малую глубину и его стало бы колотить буруномъ обо дно, а между тѣмъ черезъ $^3/_4$ часа, когда лопнула якорная цѣпь, онъ отдалъ другой якорь и при 20 саж. на клюзѣ задержался, имѣя притомъ все еще глубину $2^1/_2$ саж., отъ которой до 13 ф. оставалось болѣе $1^1/_2$ кабельтова. Другая непредусмотрительность командира состояла въ томъ, что онъ приказалъ прекратить на клиперѣ пары, основываясь на томъ, что опасность еще не угрожала ни силою, ни направленіемъ вѣтра, дувшаго между N и O, тогда какъ вѣтеръ дѣлался мористѣе и отъ самаго мѣста клипера начинались уже буруны, которые вскорости увеличились до такой степени, что даже при полномъ, впослѣдствіи, дѣйствіи машины, отнимали уже всякую возможность удержаться на мѣстѣ. По разсмотрѣніи всего вышеизложеннаго Морской Генералъ-Аудиторіатъ находитъ, что слишкомъ близкая стоянка клипера у берега, напрасное ожиданіе командиромъ возвращенія вельбота, въ чемъ не предстояло необходимой надобности, и, наконецъ, непредусмотрительное прекращеніе паровъ — всѣ эти дѣйствія, вслѣдствіе которыхъ клиперъ «Гайдамакъ» былъ выброшенъ на мель, нельзя не отнести къ винѣ командира онаго кап.-лейт. Пещурова, за что и долженъ бы онъ подлежать законной отвѣтственности; но, принимая въ соображеніе, что послѣдующія распоряженія кап.-лейт. Пещурова вполнѣ доказывали его распорядительность какъ командира судна, и увѣнчались полнымъ успѣхомъ; что самый клиперъ «Гайдамакъ», по снятіи съ мели пришелъ, при благоразумныхъ дѣйствіяхъ кап.-лейт. Пещурова безъ затрудненія въ Шанхай и, наконецъ, что характеръ разныхъ мѣстностей въ тѣхъ водахъ, гдѣ случилось несчастіе съ клиперомъ «Гайдамакъ», мало еще извѣданъ, Морской Генералъ-Аудиторіатъ, въ виду этихъ обстоятельствъ и руководствуясь 405 ст. II кн. Св. Морс. угол. пост.,

полагаетъ представить на благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества: не благоугодно ли будетъ повелѣть оставить настоящее слѣдственное дѣло безъ дальнѣйшихъ послѣдствій для командира клипера, а происшедшіе отъ сего случая убытки принять на счетъ казны.

Мнѣніе Морскаго Генералъ-Аудиторіата Высочайшее утверждено.

Лодки «Ершъ» и «Пансырь».

Рапортъ командира лодки «Ершъ» лейтенанта Колокольцова.

Возвращаясь на ввѣренной мнѣ лодкѣ «Ершъ» 27 октября 1861 г. въ ½ 10 часа утра изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, при небольшомъ туманѣ и О-мъ свѣжемъ вѣтрѣ, прошелъ благополучно невскій фарватеръ. Правя по курсу WNW ½ W, продолжалъ идти по этому румбу. Подходя къ траверзу петергофскаго телеграфа бывшій туманъ продолжалъ сгущаться и вѣтеръ свѣжѣть; попадавшіеся голики показывали вѣрность курса, почему и продолжалъ идти впередъ. Въ ¼ 12-го часа открылся по лѣвую сторону голикъ. Соображаясь съ временемъ хода, онъ былъ мною принятъ за голикъ, поставленный не доходя восточнаго рейда; но такъ какъ онъ долженъ былъ остаться по правую сторону, то я спустился на одинъ румбъ. Пройдя нѣкоторое время этимъ курсомъ и не видя Кронштадта, я приказалъ дать малый ходъ съ намѣреніемъ стать на якорь; но вслѣдъ за этимъ лодка приткнулась носовою частью къ 6-ти фут. банкѣ. Тотчасъ же былъ данъ машинѣ задній ходъ, но при свѣжемъ вѣтрѣ лодка не могла его взять и была прижата правымъ бортомъ къ отмели.

Немедленно спустили вельботъ, положили на него имѣемый на лодкѣ 8 пуд. якорь съ перлинемъ и сдѣлали завозъ къ NO на глубину 9 ф.; исполненіе этого маневра было сопряжено, по случаю свѣжаго вѣтра, съ большимъ трудомъ. По возвращеніи

вельбота начали выбирать перлинь, но верпъ, по легкости своей, ползъ; послѣ этого другихъ средствъ къ снятію лодки съ мели не оставалось.

Между тѣмъ безпрерывно усиливавшійся вѣтеръ заливалъ лодку съ лѣваго борта, прижималъ ее къ отмели и препятствовалъ послать на берегъ вельботъ для увѣдомленія о случившемся.

Воды черезъ бортъ прибывало въ трюмѣ до 4 д. въ часъ; но, имѣя паръ въ машинѣ, дѣйствовали ею для откачиванія воды. Въ 11 часовъ ночи кингстоны были засорены, паръ прекращенъ и воду отливали ведрами.

Къ утру слѣдующаго 28-го числа вѣтеръ началъ стихать и въ 7 час. былъ посланъ вельботъ въ Кронштадтъ съ увѣдомленіемъ капитана надъ портомъ о случившемся; воды подъ кормою было $6^1/_2$ футъ. Въ $^1/_2$ 1-го часа пополудни подошла винтовая лодка «Панцырь», имѣя на буксирѣ портовой барказъ съ положеннымъ на немъ стопъ-анкеромъ и 9 д. кабельтовымъ. Лишь только лодка «Панцырь» стала на якорь, съ нея были поданы буксиры, выбравши которые, она дала полный ходъ машинѣ, но лодка «Ершъ» не трогалась. Тогда былъ сдѣланъ завозъ стопъ-анкера, а кабельтовъ подали на лодку. Въ помощь командѣ ввѣренной мнѣ лодкѣ было прислано съ лодки «Панцырь» 10 чел. Всѣми людьми стали вытягивать завозъ и «Панцырь» при этомъ далъ полный ходъ, но лодка «Ершъ» оставалась въ прежнемъ положеніи; кабельтовъ отъ завоза лопнулъ; барказъ посланъ былъ поднять конецъ его и сдѣлать стыкъ, по исполненіи чего завозъ былъ выбранъ и завернутъ на лѣвый кормовой кнехтъ.

Вода постоянно сбывала и нельзя было надѣяться снять лодку имѣемымъ завозомъ. Командиромъ лодки «Панцырь» вечеромъ былъ посланъ въ Кронштадтъ вельботъ съ просьбою прислать пароходъ «Ижора», два 10-ти д. кабельтова и 100 человѣкъ команды.

Въ 1 часу пополуночи вѣтеръ отъ NO началъ свѣжѣть; съ лодки «Панцыръ» были отданы буксиры.

Несмотря на постоянно усиливавшійся вѣтеръ, лодку зали-

вало очень незначительно и прибыль воды въ трюмѣ была обыкновенная.

Къ утру 29 числа воду согнало на $3\frac{1}{2}$ фута подъ кормою и можно было опасаться, что лодку положитъ на бокъ.

Въ 9 часовъ утра подошелъ пароходъ «Ижора». Въ 12 часу того же числа приходилъ на паровомъ барказѣ начальникъ штаба Кронштадтскаго порта для снятія лодки съ мели, но употребить какія-нибудь средства для снятія ея, по случаю свѣжаго вѣтра, было невозможно.

Въ $\frac{1}{2}$ 8 часа пополудни съ лодки «Панцырь» была перевезена команда на ввѣренную мнѣ лодку; въ числѣ ихъ перевезены были люди съ парохода-фрегата «Храбрый», прибывшіе на «Панцырь» съ кап.-лейт. Эбелингомъ и неимѣвшіе возможности возвратиться на пароходъ. При лодкѣ находились гребныя суда, катеръ съ парохода «Храбрый», портовой барказъ съ 8 человѣками команды, почтовый катеръ съ 12 человѣками, вельботъ съ лодки «Панцырь» и два вельбота, принадлежавшіе ввѣренной мнѣ лодкѣ.

Въ такомъ положеніи оставались до утра 30 числа.

Въ продолженіе ночи вода постепенно прибывала и къ утру подъ кормою было 6 ф., вслѣдствіе чего на портовой барказъ былъ положенъ съ правой стороны якорь съ 7 д. кабельтовымъ и сдѣланъ опять завозъ къ NO на глубину $9\frac{1}{2}$ ф.; при вытягиваніи завоза лодка не трогалась; вѣтеръ сталъ стихать и несло густое сало.

Того же утра пришелъ пароходъ «Ижора» и паровой барказъ съ начальникомъ штаба Кронштадтскаго порта для снятія командъ съ лодокъ. Положивши съ лѣвой стороны якорь съ 20 саженями приготовленнаго на палубѣ каната на случай W вѣтра, команда съ багажомъ была посажена на гребныя суда и перевезена на пароходъ «Ижора».

При свозѣ команды воды въ лодкѣ было 2 дюйма; прибыль воды обыкновенная.

Лодка «Ершъ» 2 ноября, по прибыли воды, при W вѣтрѣ, снята съ мели и приведена въ Кронштадтъ. Изъ слѣдственнаго дѣла видно: по опредѣленію по пеленгамъ, взятымъ командиромъ

лодки «Панцырь», мѣсто на ораніенбаумской отмели, гдѣ стояла лодка, оказалось въ 1200 саженяхъ отъ ораніенбаумской пристани. Курсы лодки «Ершъ», обратно проложенные отъ этого пункта, показали, что встрѣченный имъ голикъ былъ не тотъ, который онъ предполагалъ, а 3-й отъ него, двумя милями южнѣе, и дѣйствительный курсъ его былъ около румба южнѣе противу взятаго имъ. Какую причину онъ полагаетъ этой погрѣшности въ курсѣ? Погрѣшность въ курсѣ, по мнѣнію его, произошла отъ значительной рыскливости, которую имѣетъ лодка при большой попутной зыби, которая, бывши къ тому же нѣсколько съ правой стороны, способствовала уклоненію лодки въ лѣвую сторону.

Когда онъ убѣдился, что ошибся въ голикѣ, почему, слѣдуя далѣе малымъ ходомъ, не бросалъ лота, который могъ бы заблаговременно показать приближеніе къ отмели, у которой, какъ видно по картѣ, глубина быстро уменьшается. Убѣдившись въ ошибкѣ своей относительно голика, не бросалъ лота потому, что, вслѣдъ за этимъ, лодка приткнулась къ отмели, какъ онъ упомянулъ объ этомъ въ своемъ донесеніи. Случайность эту можно объяснить слѣдующимъ обстоятельствомъ: разстояніе, пройденное имъ отъ дѣйствительно встрѣтившагося ему голика до отмели, почти такое же, какое, по соображенію его, должно было пройти отъ предполагаемаго имъ голика, чтобы открыть Кронштадтъ.

Рапортъ командира лодки «Панцырь» лейтенанта Ребиндера.

Вслѣдствіе предписанія штаба главнаго командира Кронштадтскаго порта, снять съ мели винтовую лодку «Ершъ», я съ ввѣренною мнѣ лодкою «Панцырь» 28 октября въ 11 час. утра пошелъ къ купеческимъ воротамъ, гдѣ взялъ съ внутренней брандвахты барказъ съ стоп-анкеромъ и отправился въ 12 ч. по назначенію.

Въ $^1/_2$ 1 часа подойдя къ лодкѣ «Ершъ», стоявшей на Ораніенбаумской косѣ, носомъ къ S, на глубинѣ 6 ф. съ кормы и 5 ф. съ носу, сталъ на якорь на глубинѣ $9^1/_2$ ф, въ разстояніи $1^1/_2$ кабельтова отъ кормы лодки и, вытравивъ каната до 60 саж., подалъ ей 2 буксира, послѣ чего далъ полный ходъ, но лодка «Ершъ» не трогалась; тогда я завезъ стопъ-анкеръ, послалъ своей команды 10 человѣкъ тянуть кабельтовъ и далъ вторично полный ходъ, но и при этомъ лодка не трогалась; наконецъ кобельтовъ лопнулъ; начинало темнѣть. Тогда я послалъ барказъ поднять лопнувшій кабельтовъ, сдѣлать стыкъ и вмѣстѣ съ тѣмъ подтянулъ немного своего каната, чтобы буксиры оставались туги для удержанія на мѣстѣ лодки «Ершъ» при сильномъ О-мъ теченіи, а кабельтовъ снова былъ вытянутъ и закрѣпленъ. Оставаясь въ такомъ положеніи, я обо всемъ донесъ штабу, прося въ помощь паровой барказъ, 100 человѣкъ команды и два 10 дюйм. кабельтова.

Въ 1-мъ часу пополуночи вѣтеръ отъ NO сталъ свѣжѣть; на ввѣренной мнѣ лодкѣ тотчасъ были отданы буксиры и подъ малымъ ходомъ я сталъ подтягивать канатъ, чтобы отойти на большую глубину; когда якорь всталъ и по данному мною приказанію данъ былъ полный ходъ машинѣ, то она, сдѣлавши два оборота, моментально остановилась безъ всякой видимой причины. Лодку тогда положило бокомъ; тотчасъ отданный якорь не задержалъ и сильнымъ шваломъ отъ NO со снѣгомъ ее прижало лѣвымъ бокомъ къ косѣ. Немедленно былъ положенъ на барказъ становой якорь для завоза, но все болѣе и болѣе свѣжѣвшимъ вѣтромъ барказъ относило и онъ съ трудомъ могъ удержаться за лодку «Ершъ». При такомъ свѣжемъ вѣтрѣ, 7° мороза и бурунахъ, заливавшихъ лодку, ничего не оставалось болѣе предпринять, хотя машина опять могла дѣйствовать и переднимъ и заднимъ ходомъ.

Лодку окончательно прижало къ косѣ въ $^1/_2$ 2 часа и волненіемъ стало сильно поддавать. Правый бортъ все болѣе обмерзалъ и скоро вся правая сторона отъ фоковыхъ до гротовыхъ вантъ представляла одну сплошную ледяную массу.

Къ 7 час. утра воды въ трюмѣ оказалось 15 д., но помощію

ручныхъ помпъ и донки вода была откачена и болѣе не прибывала. Паръ я поддерживалъ для отогрѣванія команды. Въ 8 час. утра подошли пароходы «Храбрый» и «Ижора»; первый изъ нихъ, сидя 14 ф., не могъ подойти ближе и прислалъ намъ катеръ со старшимъ офицеромъ кап.-лейт. Эбелингомъ. Узнавъ о нашемъ положеніи и о средствахъ, которыя можно предпринять, пароходъ «Ижора» сталъ въ 6½ кабельтовыхъ отъ лодки. Волненіе все усиливалось, подать буксиры на пароходъ не было возможности; тогда приложено было все стараніе установить посредствомъ перлиня сообщеніе съ пароходомъ «Ижора»; но ни катеръ съ парохода «Храбрый», ни вельботъ не могли выгрести; сброшенный съ парохода буекъ относило теченіемъ къ NW. Лодку все болѣе и болѣе заливало; отъ тяжести льда она начинала ложиться на правый бортъ. Въ это время на паровомъ барказѣ подошелъ начальникъ штаба Кронштадтскаго порта, но сила буруновъ не дала ему никакой возможности подойти къ лодкамъ.

«Наступила темнота; лодка все болѣе и болѣе ложилась на правый бортъ. Предвидя, что въ бурунахъ ее можетъ совершенно залить, въ 3 часа я рѣшился перевести команду на лодку «Ершъ», стоявшую уже на 3½ футъ кормою къ вѣтру, и потому не обледенѣвшую. Вода была такъ низка, что людей можно было перевозить на катерѣ по 5 челов., и притомъ катеръ ударялся о грунтъ косы. Въ ½ 5 часа команда была перевезена съ частью провизіи. Багажъ перевести не могли какъ по скорости времени, такъ и потому, что люди были совершенно обледенѣвши; даже не могли достать дровъ, лежавшихъ въ рострахъ. Всю ночь команда, въ числѣ 121 человѣка, провела на лодкѣ «Ершъ», ожидая каждую минуту, что лодку повалитъ на бокъ.

«До полуночи вѣтеръ все свѣжѣлъ, но потомъ сталъ стихать и показалось на водѣ густое сало. Къ утру лодка «Панцырь» лежала на правомъ бортѣ по планширъ въ водѣ, палубою къ вѣтру, представляя одну ледяную массу, залитую водою по бимсы.

«Провизіи у насъ оставалось на одинъ настоящій день, а сало начало превращаться въ ледъ. Тогда мы рѣшились воспользо-

ваться нѣсколько стихнувшимъ вѣтромъ, посадили команду на гребныя суда, чтобы перевезти въ Кронштадтъ или Ораніенбаумъ; но въ это время подошли пароходъ «Ижора» и паровой барказъ съ начальникомъ штаба, который, узнавъ, что команда ввѣренной мнѣ лодки спасена, приказалъ всѣмъ перебраться на пароходъ и лично доставилъ насъ въ Кронштадтъ. Всѣ люди цѣлы и здоровы.

Донося о семъ, имѣю честь присовокупить, что команда ввѣренной мнѣ лодки, обливаемая водою, которая обмерзала, исполняла свои обязанности съ необыкновенно отличнымъ усердіемъ и полнымъ хладнокровіемъ.»

Для приведенія въ извѣстность причинъ и обстоятельствъ случайностей съ лодками «Ершъ» и «Панцырь», главный командиръ Кронштадтскаго порта поручилъ контръ-адмиралу Кузнецову произвести законное изслѣдованіе.

Лодка «Панцырь» бывъ залита волненіемъ по бимсы и оставаясь во льду, приведена въ Кронштадтъ 12 декабря. Въ корпусѣ и въ машинѣ оной никакихъ поврежденій не имѣется, но произошла потеря рангоута и другихъ вещей.

Слѣдственная коммисія, усматривая, что въ рапортѣ лейтенанта Ребиндера показано, что буксиры были отданы, когда онъ хотѣлъ отойти на большую глубину, между тѣмъ изъ показанія его же, Ребиндера, видно, что они были только ослаблены, а концы завернуты на кнехты, предложила ему вопросъ: почему онъ, рѣшившись отойти на большую глубину, не отдалъ ихъ совсѣмъ и не увѣдомилъ лодку «Ершъ», чтобъ ихъ выбрали?

На вопросъ этотъ лейтенантъ Ребиндеръ отвѣчалъ, что буксиры на лодкѣ были совершенно отданы передъ тѣмъ, какъ дали малый ходъ для подъема якоря; что же касается выраженія, что на кнехты были заведены концы перлиней, то это относится къ тому, чтобы показать разстояніе между лодками и что, когда отдали буксиры, то не было бухты, которую бы можно было выбросить за бортъ, и концы перлиней, завернутые на кнехты, были выпущены. Что же касается того, что онъ не увѣдомилъ лодку «Ершъ», чтобы выбрали отданные буксиры, то на это онъ не имѣлъ возможности по свѣжести вѣтра, при которомъ

голоса не было слышно. Разстояніе, въ какомъ находился онъ отъ лодки «Ершъ», имъ измѣрено не было, но, примѣрно, онъ былъ въ полукабельтовѣ по R. ONO.

Главный командиръ Кронштадтскаго порта находитъ, что лодка, «Ершъ», слѣдовавшая 27 октября изъ С.-Петербурга въ въ Кронштадтъ, встала на ораніенбаумскую мель во время тумана частію отъ недостатка предосторожности, обнаруживающейся тѣмъ, что командиръ, полагая себя ближе Кронштадта и не видя предметовъ, по которымъ могъ бы опредѣлить свое мѣсто, продолжалъ идти, не уменьшая хода (8 узловъ) и не бросалъ лота.

Лодка «Панцырь», назначенная 28-го октября для содѣйствія къ снятію лодки «Ершъ» съ мели, при неуспѣхѣ стащить послѣднюю посредствомъ поданныхъ на нее буксировъ и завезеннаго стопъ-анкера, осталась при ней и на 29 число; но при засвѣжевшемъ пополуночи NO вѣтрѣ, «Панцырь», желая отойти на бо́льшую глубину, выпустила буксиры и, поднявъ якорь, дала машинѣ полный ходъ. А такъ какъ по выпускѣ буксирнаго перлиня, за свѣжестью вѣтра, съ «Панцыря не могли дать знать на лодку «Ершъ», чтобъ выбрать тотъ перлинь, то оный попавъ на винтъ лодки «Панцырь», послѣ сдѣланныхъ двухъ оборотовъ, остановилъ ходъ машины. Тогда вѣтромъ бросило «Панцырь» на ту же ораніенбаумскую мель, гдѣ она и подверглась бѣдствіямъ изъясненнымъ въ донесеніи командира лодки. Морской Генералъ-Аудиторіатъ, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о постановкѣ на мель лодокъ «Ершъ», и «Панцырь», находитъ: винтовая лодка «Ершъ» подъ командою лейтенанта Колокольцова, слѣдовавшая 27 октября 1861 года изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, встала на ораніембаумскую мель, какъ видно изъ слѣдствія, частью отъ недостатка предосторожности, обнаружившейся тѣмъ, что командиръ, полагая себя вблизи Кронштадта и не видя предметовъ, по которымъ могъ бы опредѣлить свое мѣсто, продолжалъ идти, не уменьшая хода и не бросалъ лота. Паровая лодка «Панцырь», назначенная 28 октября для содѣйствія къ снятію лодки «Ершъ» съ мели, при неуспѣхѣ стащить послѣднюю посредствомъ поданныхъ на него буксировъ и заве-

*

зеннаго стопъ-анкера, осталась при ней и на 29-е число; но при засвѣжевшемъ пополуночи NO, вѣтрѣ, «Панцырь», желая отойти на большую глубину, выпустила буксиры и, поднявъ якорь, дала машинѣ полный ходъ. А такъ какъ, по выпускѣ буксирнаго перлиня за свѣжестью вѣтра, съ «Панцыря» не могли дать знать на лодку «Ершъ», чтобъ выбрать тотъ перлинь, то оный, попавъ на винтъ лодки «Панцырь, послѣ сдѣланныхъ двухъ оборотовъ остановилъ ходъ машины; тогда вѣтромъ бросило «Панцырь» на ту же ораніенбаумскую мель. Находившіяся на означенныхъ лодкахъ команды были перевезены 30-го октября на пришедшіе изъ Кронштадта пароходъ «Ижора» и паровой барказъ, и доставлены въ Кронштадтъ. Лодка «Ершъ» 2 ноября по прибыли воды при W вѣтрѣ, снята съ мели и приведена въ Кронштадтъ; поврежденій въ оной по корпусу не оказалась; что же касается подводной ея части, то, по увѣдомленію инспектораораблестоительныхъ работъ въ Кронштадтѣ нельзя заключить имѣетъ ли она какія-либо поврежденія; а потому, для подробнаго осмотра необходимо будетъ ввести ее на одинъ изъ плавучихъ доковъ. Лодка «Панцырь», бывъ залита волненіемъ по бимсы и оставаясь во льду, приведена въ Кронштадтъ 12-го декабря. Въ корпусѣ и машинѣ оной никакихъ поврежденій не оказалось, но произошла потеря рангоута и другихъ вещей на сумму 1377 рублей 40¼ копеекъ. По разсмотрѣніи обстоятельствъ сего дѣла, главный командиръ Кронштадтскаго порта полагаетъ: командиру лодки «Ершъ», лейтенанту Колокольцову, упущенія его къ принятію предосторожностей при плаваніи во время тумана поставить на видъ. Относительно же командира лодки «Панцырь», лейтенанта Ребиндера, находитъ, что онъ дѣйствовалъ съ особеннымъ усердіемъ, стараясь добросовѣстно выполнить возложенную на него обязанность, не взирая на жестокій вѣтеръ съ сильнымъ морозомъ и огромную убыль воды, а потому полагаетъ отъ дальнѣйшей отвѣтственности его освободить и убытки отъ потерь принять на счетъ казны. Соглашаясь съ таковымъ заключеніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, морской Генералъ-Аудиторіатъ опредѣляетъ: предоставить ему сдѣлать по оному надлежащее распоряженіе.

Клиперъ «Опричникъ».

Клиперъ «Опричникъ», отправившійся изъ Кронштадта къ устьямъ рѣки Амура 24-го іюня 1858 г., пошелъ оттуда въ обратный путь 31 октября 1861 года, о чемъ командиръ клипера увѣдомилъ изъ Шанхая, гдѣ были произведены исправленія въ котлахъ, въ вооруженіи и корпусѣ судна; на этомъ пути командиръ намѣревался зайти, для пополненія запасовъ, въ Батавію, Саймонсъ-бай и въ одинъ изъ портовъ Атлантическаго океана.

Въ Батавію клиперъ пришелъ 20 ноября и 28 числа пошелъ далѣе, и съ этого числа донесеній отъ командира никакихъ не было. Кратковременное пребываніе клипера на Батавскомъ рейдѣ и самый отзывъ командира клипера, въ рапортѣ его изъ Батавіи, что онъ заходилъ только для пополненія запасовъ и освѣженія силъ команды, служитъ доказательствомъ, что состояніе клипера было вполнѣ удовлетворительно для предстоящаго ему океанскаго плаванія. Въ іюнѣ 1862 г. было сдѣлано распоряженіе о розыскѣ клипера «Опричникъ» и о томъ, нѣтъ ли въ заграничныхъ портахъ, имѣющихъ частыя сношенія съ мысомъ Доброй Надежды и Остъ-Индіей, какихъ-нибудь свѣденій или слуховъ о немъ.

16 іюля капитанъ 1-го ранга Шварцъ изъ Англіи донесъ, что въ конторѣ Ллойда, гдѣ получаются извѣстія изъ всѣхъ частей свѣта о приходѣ, уходѣ и значительныхъ поврежденіяхъ всѣхъ плавающихъ судовъ, по послѣднимъ извѣстіямъ изъ Батавіи видно, что клиперъ «Опричникъ» вышелъ оттуда 11 декабря нов. ст. 1861 года, но что съ тѣхъ поръ о немъ ничего неизвѣстно ни въ конторѣ Ллойда, ни въ нашемъ генеральномъ консульствѣ, которое всегда получаетъ увѣдомленіе о приходѣ нашихъ судовъ на мысъ Доброй Надежды, или въ Австралію. Въ конторѣ Ллойда нашлось только извѣстіе о сгорѣвшемъ 29 апрѣля 1862 года суднѣ, недалеко отъ мыса Доброй Надежды.

Хотя имя этого судна неизвѣстно, но его никакъ нельзя принять за клиперъ «Опричникъ» потому что въ описаніи говорится, что сгорѣвшее судно 800 тоннъ и имѣло хлопчато-бумажные паруса, такъ и потому, что клиперъ не могъ употребить $4\frac{1}{2}$ мѣсяца на переходъ изъ Батавіи на мысъ Доброй Надежды, не заходя никуда на этомъ пути.

Долгая неизвѣстность объ «Опричникѣ» побудила Гидрографическій Департаментъ обратиться къ нашимъ агентамъ въ Англіи, Франціи, Голландіи и Соединенныхъ Штатахъ и къ оффиціальнымъ учрежденіямъ этихъ государствъ, съ просьбою собрать и доставить выписки изъ метеорологическихъ журналовъ всѣхъ судовъ, которые, по вѣроятію, были на пути клипера во время перехода его отъ Зондскаго пролива къ мысу Доброй Надежды. Кромѣ того, Морское Министерство, чрезъ посредство Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, обратилось къ голландскому правительству и главному правленію Остъ-индской Компаніи съ просьбою увѣдомить объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ выходъ клипера изъ Батавіи.

Въ Соединенныхъ Штатахъ, по розысканію капитана 1-го ранга Лесовскаго, на національной обсерваторіи и въ главныхъ страховыхъ конторахъ не нашлось никакихъ свѣдѣній относительно «Опричника».

Изъ Англіи присланы капитанъ-лейтенантомъ Колокольцевымъ выписки изъ метеорологическихъ журналовъ нѣсколькихъ судовъ, но въ нихъ не нашлось никакихъ указаній, относящихся до клипера.

Изъ Голландіи капитанъ-лейтенантъ Ѳедоровъ доставилъ выписку изъ метеорологическихъ журналовъ девяти судовъ, отправившихся съ острова Ява въ Европу въ декабрѣ 1861 года и карту путей этихъ судовъ отъ Зондскаго пролива до мыса Доброй Надежды. Одно изъ этихъ судовъ (баркъ Zwaan) выдержало 25 декабря нов. ст. въ Индійскомъ океанѣ ураганъ и видѣло при этомъ неизвѣстное судно, которое держало курсъ по направленію къ центру урагана. По просьбѣ г. Ѳедорова лейтенанты нидерландскаго флота Ванъ Асперенъ и Андро, состоящіе при метеорологическомъ институтѣ въ Утрехтѣ, составили

карту пути выдержаннаго баркомъ Zwaan урагана, и просмотрѣли съ большимъ вниманіемъ журналы всѣхъ судовъ, прошедшихъ уже послѣ урагана черезъ предполагаемое мѣсто гибели «Опричника», но ни въ одномъ не нашли замѣчанія о встрѣчѣ плавающихъ деревьевъ или другихъ признаковъ погибшаго судна.

Кромѣ журнала барка Zwaan, всѣ прочіе свидѣтельствуютъ, что въ декабрѣ 1861 года вѣтры въ Индійскомъ океанѣ были столь умѣренные, что не могли причинить гибели судну, какого бы малаго ранга оно ни было; поэтому мы приводимъ здѣсь выписку изъ журнала только одного барка Zwaan.

Декабря 1861 года н. ст.	Широта S.	Долгота O.	Направленіе и сила вѣтра 0—штиль 12—ураганъ.		Состояніе моря.	Состояніе атмосферы.	Замѣчанія.
21	19⁰—24′	79⁰—11′	OSO—0	4—5	Обыкновенное.	Хорошее.	Видно 3-хъ мачтовое судно, идущее однимъ курсомъ съ нами.
22	19 —42	76 —53	OtN	6	D	Немного пасмурно.	
23	20 —27	74 — 8	OtN	7	Высокое.	Очень пасмур.	Много дождя; сильный вѣтеръ.
24	21 —18	71 — 9	OtN	7	Очень высокое.	Дождливое.	Сильный вѣтеръ.
24 8 час.	21 —31	70 — 4	OtN	8—9	D	Мрачная.	Крѣпкій вѣтеръ.
24 4 —	21 —53	69 — 7	OtN	10	Весьма большое волненіе.	Все покрыто.	Буря. Я полагаю, что центръ урагана отъ насъ къ W. Я хочу заранѣе привести къ вѣтру и лежать правымъ галсомъ такъ, чтобъ ураганъ прошелъ западнѣе насъ. Въ полдень 25 мы видѣли судно, (баркъ), бѣгущее на фордевиндъ на WtS.
25	22 — 8	63 —23	ONO	10—11	Очень бурное.		
25 8 —	22 —24	68 —20	NO	11	Чрезвычайно взволновано.		
25 4 —	22 —40	68 —20	NtO	10—11	Высоко и бурно.		
26	22 —50	68 —32	NW	10— 9	Взволнованное.		
26 8 —	23 —15	68 —56	WNW	9— 8	D		
26 4 —	23 — 5	69 — 9	W	6— 5	Тихо.		

Замѣчаніе 24-го декабря. Два дня какъ мы уже имѣемъ хорошій вѣтеръ отъ О. Хотя погода пасмурна и по временамъ идетъ крупный проливный дождь, но на небо невозможно смотрѣть безъ мучительной боли для глазъ. Барометръ, однако, ничего особеннаго не показываетъ (29,98). Въ 8 ч. вечера барометръ нѣсколько понизился (29,84.); къ полуночи онъ упалъ еще больше и вѣтеръ въ то время усиливался все болѣе и болѣе, а море становилось все болѣе взволнованнымъ. Въ 4 часа утра барометръ показывалъ 29,80, а въ полдень 25-го было уже 29,64; буря свирѣпствуетъ и море очень взволновано. Нѣтъ сомнѣнія, что курсомъ WSW я приближаюсь къ центру урагана и долженъ рѣшиться или продолжать свой курсъ, или привести къ вѣтру; я рѣшился на послѣднее къ 10 часамъ утра 25-го декабря такъ, чтобы центръ урагана прошелъ къ западу отъ меня. Судно держится хорошо, несмотря на то, что правый бортъ судна постоянно почти находится въ водѣ. Въ полночь 25-го декабря барометръ упалъ до 29, 52; въ 10 часовъ вечера сила вѣтра была самая жестокая. Съ 4 часовъ утра сила вѣтра стала нѣсколько уменьшаться, а въ полдень 26-го вѣтеръ имѣлъ силу уже крѣпкаго. Во время яростной силы вѣтра у насъ выломило бортъ судна со всѣми портами Въ 8 часовъ вечера 26-го декабря небо прояснилось, а въ ночи блистали звѣзды.

Если неизвѣстное судно (баркъ А см. карту), видѣнное голландскимъ баркомъ Zwann въ полдень 25-го декабря, продолжало свой курсъ на WtS, то оно неминуемо должно было приблизиться къ центру урагана. Можно предполагать, что буря въ этомъ пространствѣ должна быть гораздо ужаснѣе, нежели какую вытерпѣлъ баркъ Zwann, который, приведя къ вѣтру и лежа въ бейдевиндъ, оставался почти въ одномъ и томъ же разстояніи отъ центра урагана.

Центръ урагана пересѣкаетъ предположенный путь барка А, въ часъ ночи съ 25-го на 26-е декабря и, по всей вѣроятности, это судно, попавши въ центръ, погибло, бывши не въ состояніи выдержать жестокость вѣтра и чрезвычайно взволнованное море.

Стараясь собрать, по возможности, болѣе свѣдѣній о клиперѣ «Опричникъ», капитанъ-лейтенантъ Өеодоровъ, просматривалъ газету «Batawiash Handels blat», гдѣ помѣщаются имена судовъ, вышедшихъ изъ Батавіи и прошедшихъ Зондскимъ проливомъ; тамъ онъ нашелъ свѣдѣнія объ одновременномъ выходѣ изъ Батавіи клипера «Опричникъ» и французскаго корвета «Laplace»; но въ газетѣ не упомянуто, чтобы это судно и «Опричникъ» прошли Зондскимъ проливомъ.

Въ журналѣ корвета «Laplace» находится слѣдующее замѣчаніе. «Русская канонерская лодка «Опричникъ», вышла изъ Батавіи во вторникъ 10-го декабря 1861 года, а корветъ «Laplace» 11-го; по выходѣ изъ Зондскаго пролива 12-го числа въ $7^1/_4$ часовъ утра, «Опричникъ» былъ видѣнъ подъ парусами, корветъ же «Laplace» былъ еще подъ парами и скоро потерялъ его изъ вида. Зондскій проливъ прошли ночью и взяли курсъ на SW 45°, и первый обсервованный пунктъ въ полдень былъ въ широтѣ 7°, 58′ S, долготѣ 101° 20′, O отъ Парижа. Русское судно было вблизи и при этомъ вѣтрѣ держало больше къ сѣверу; съ тѣхъ поръ его болѣе не видали. Чрезъ два дня послѣ того случившійся на французскомъ корветѣ пожаръ заставилъ его зайти на Кокосовые острова, гдѣ онъ оставался до 6-го января. Во все продолженіе стоянки погода вообще стояла хорошая; только въ послѣднихъ числахъ декабря сильная зыбь, неправильные перемѣнные вѣтры, сильные порывы, шквалы и пониженіе барометра означали, что вдали свирѣпствовала буря. Въ это самое время русское судно шло Индійскимъ океаномъ и могло находиться во время урагана въ самомъ опасномъ мѣстѣ. Намѣреніе капитана было идти на мысъ Доброй-Надежды, не заходя никуда. Когда, чрезъ два мѣсяца, корветъ «Laplace» пришелъ на мысъ, то капитанъ его, удивленный, что «Опричникъ» еще не былъ тамъ, сообщилъ свое безпокойствіе насчетъ участи этого судна консулу и командирамъ, съ которыми онъ былъ въ сношеніи. Ураганъ, свирѣпствовавшій въ Индійскомъ океанѣ, былъ очень жестокъ. Многія суда исправляли свои поврежденія на мысѣ Доброй Надежды, а экипажъ одного судна былъ спасенъ транспортомъ «La Marine».

Нидерландскій министръ иностранныхъ дѣлъ, въ отвѣтъ на посланные ему вопросы касательно обстоятельствъ, сопровождавшихъ выходъ клипера изъ Батавіи, говоритъ, что клиперъ, по всей вѣроятности, прошелъ Анжеръ ночью, что очень часто случается, и что только это обстоятельство можетъ объяснить причину, почему о немъ не упомянуто въ отчетахъ о судахъ, прошедшихъ проливъ. Кромѣ этого, нидерландскій министръ колоній сообщилъ, что въ то время года, когда клиперъ оставилъ Батавію, въ океанѣ, по выходѣ изъ Зондскаго пролива и по близости острова «Маврикія», обыкновенно свирѣпствуютъ жестокія бури. Въ этихъ буряхъ погибло безъ слѣда въ разное время много нидерландскихъ коммерческихъ судовъ и, по всей вѣроятности, «Опричникъ» испыталъ ту же участь.

Принимая въ соображеніе всѣ эти свѣдѣнія, а также и то, что клиперъ «Опричникъ», выйдя изъ Батавіи 10-го декабря и имѣя средній суточный переходъ во 158 миль, легко могъ пройти въ 18 дней разстояніе 2370 миль отъ Батавіи до того мѣста, гдѣ баркъ Zwann видѣлъ 25-го числа неизвѣстное судно, можно съ вѣроятностью заключить, что это неизвѣстное судно было дѣйствительно клиперъ «Опричникъ».

Итакъ, изъ того, что судно Zwann видѣло неизвѣстный баркъ, который шелъ попутнымъ вѣтромъ на пересѣчку курса урагана выводятъ слѣдующія заключенія: 1) что неизвѣстный баркъ, настигнутый центромъ урагана, погибъ въ немъ, и 2) этотъ неизвѣстный баркъ былъ клиперъ «Опричникъ». О первомъ положеніи ничего нельзя сказать; если неизвѣстный баркъ не перемѣнилъ курсъ вскорѣ послѣ того, какъ онъ былъ видѣнъ Zwan'омъ, то онъ долженъ былъ попасть въ весьма близкое сосѣдство къ центру урагана и могъ легко погибнуть. Чтобы это дѣйствительно такъ случилось, положительнаго свидѣтельства не существуетъ, но, во всякомъ случаѣ, заключеніе это весьма правдоподобно. Посмотримъ, на сколько правдоподобна и вѣроятна вторая половина предположенія, т. е. возможно ли и вѣроятно ли, чтобы неизвѣстный баркъ, видѣнный Zwan'омъ 25-го декабря, былъ дѣйствительно «Опричникъ».

Что клиперъ, идущій при жестокой погодѣ на фордевиндъ,

(подъ зарифленнымъ марселемъ и штормовымъ брифокомъ?) и видѣнный въ нѣкоторомъ разстояніи, несмотря на особенность вооруженія и наружнаго вида, могъ быть въ журналѣ купеческаго судна названъ *баркомъ*—это, пожалуй, возможно, и потому, не останавливаясь на этомъ обстоятельствѣ, можно перейти прямо къ разбору пути, который долженъ былъ сдѣлать клиперъ, чтобы быть 28 декабря въ виду Zwaana.

Опричникъ вышелъ изъ Батавіи 10-го декабря н. ст. и въ полдень 12 декабря былъ видѣнъ французскимъ корветомъ Laplace, около широты 7° 58' S и долготы 103° 40′ 0 (101° 21′ отъ Парижа). Разстояніе отъ этого пункта до мѣста Zwaan' а, въ полдень 25 декабря (22° 8′ S и 68° 23′0) составляетъ около 2300 миль и, слѣдовательно, клиперъ, чтобы сдѣлать этотъ переходъ въ 13 сутокъ, долженъ былъ имѣтъ среднiй суточный переходъ не менѣе 177 миль.

Эту цифру нельзя не принять съ перваго взгляда слишкомъ большою для клипера, тѣмъ болѣе, что суточное плаваніе, не совпадая совершенно съ прямымъ путемъ, по необходимости должно быть еще болѣе. Если бы 13-ти дневный путь клипера лежалъ въ полосѣ попутнаго SO пассата, тогда бы, конечно, было довольно естественно полагать, что среднiй суточный переходъ выйдетъ около этой цифры; но извѣстно, что въ декабрѣ (сезонъ NW мусона) суда, выходящія изъ Зондскаго пролива, прежде нежели они получатъ желаемый пассатъ, встрѣчаютъ обыкновенно въ продолженіе нѣсколькихъ дней противные вѣтры или маловѣтріе, задерживающіе плаваніе на нѣсколько дней. По этой причинѣ переходъ отъ пролива до долготы 100° 0, который для американскихъ судовъ въ іюнѣ, въ іюлѣ, въ августѣ и сентябрѣ занимаетъ, среднимъ числомъ, не болѣе $2^1/_4$ дней, въ декабрѣ, январѣ, февралѣ и мартѣ составляетъ около 6 дней. (Maury. Sail. Dir).

Въ Maury's Sail. Dir., Vol II, находится таблица переходовъ Индійскимъ океаномъ 458 американскихъ и 550 голландскихъ судовъ (430 изъ Зондскаго пролива, 120 изъ пролива Бали). Такимъ образомъ мы имѣемъ переходы 888 судовъ изъ Зондскаго пролива до высоты мыса Доброй Надежды. Изъ этого числа

106 переходовъ (66 американскихъ и 40 голландскихъ судовъ) ложатся на декабрь (выходъ изъ Зондскаго пролива между 1 и 31 декабря включительно. Среднее время перехода отъ пролива до долготы 70° O за декабрь, для 66-ти американскихъ судовъ будетъ 17,1 дней (сред. сут. переходъ 138 миль), для голландскихъ 16,1 дней (сред. сут. переходъ 120 миль).

Оставя вовсе голландскія суда, какъ вообще отстающія на этомъ переходѣ постоянно отъ американскихъ, съ которыми, по всей справедливости, можно и должно сравнивать нашъ клиперъ, все-таки останется значительная разница въ пользу «Опричника». Между тѣмъ какъ средній суточный переходъ американскихъ судовъ простирается до 135—138, для клипера онъ составляетъ не менѣе 177, что дѣлаетъ около 40 миль въ сутки, или около $1^3/_4$ узла въ часъ.

Можно, однако, продолжать далѣе это изслѣдованіе. Средній переходъ за декабрь 10-ти лучшихъ изъ американскихъ судовъ, отъ пролива до долготы 70° составляетъ 12,8 дней, отъ пролива же до долготы 68° 23', 14 дней, а отъ долготы 103° 40' до долготы 68° 23', 13 дней (послѣдняя цифра выведена изъ вычисленія). Это именно то, что долженъ былъ сдѣлать «Опричникъ», что бы попасть въ ураганъ 25 декабря; 14 дней отъ пролива или 13 отъ долготы 103° 40' (гдѣ онъ былъ видѣнъ Laplac'омъ) и составляетъ прямое доказательство, что нѣтъ ничего невозможнаго, чтобы судно, видѣнное 12 декабря въ шир. 7° 58' и долг. 103° 40' 25-го было уже въ шир. 22° 8' и долг. 68° 23'. Впрочемъ, это ничего болѣе и не доказываетъ.

Относительно степени вѣроятности, чтобы «Опричникъ» сдѣлалъ тотъ переходъ столь удачно, должно замѣтить 1) такая быстрота плаванія принадлежитъ не болѣе какъ 10 судамъ изъ 66, или даже изъ 106 если считать и голландскія суда); 2) если разсмотрѣть въ частности переходы каждаго изъ судовъ, помѣщенныхъ въ таблицахъ Мори за часть ноября и декабря мѣсяцевъ, именно, переходы судовъ, вышедшихъ изъ пролива между 25 ноября и 25 декабря (15 днями ранѣе или 15 днями позже «Опричника» который прошелъ проливъ 11 декабря) то, между этими всего 74 судами, найдется 14 такихъ, которыя до дол-

готы 68° 23′ сдѣлали переходъ такой же, или лучшій, чѣмъ «Опричникъ; слѣдовательно вѣроятность въ пользу «Опричника» оказывается небольшая: 14 изъ 74. (Если прибавить и голландскія суда числомъ около 45 или 50 (*), 14 изъ 120 или 124 судовъ. 3) Расматриваніе этихъ переходовъ указываетъ еще слѣдующее обстоятельство: почти всѣ лучшіе переходы американскихъ судовъ относятся къ новѣйшему времени и—на сколько можно судить по этому обстоятельству и по именамъ судовъ—принадлежатъ американскимъ клиперамъ, классу, съ которымъ, въ отношеніи скорости, «Опричникъ» трудно сравнивать (**).

Изъ всего этого, кажется, можно вывести такое заключеніе, что клиперъ «Опричникъ», сдѣлавъ необыкновенно удачный переходъ Индійскимъ океаномъ, могъ находиться 26 декабря около мѣста, гдѣ былъ видѣнъ Zwaan′омъ неизвѣстный баркъ. Но былъ ли этотъ баркъ дѣйствительно «Опричникъ»—въ этомъ, при значительнымъ числѣ судовъ, плавающихъ Индійскимъ океаномъ и находившихся въ морѣ въ декабрѣ 1860 года—позволено сомнѣватся. Если бы мы имѣли журналы всѣхъ этихъ судовъ и по нимъ видѣли бы, что ни одного изъ нихъ не было 25 декабря, около шир. 22° 8′и долг. 68°23′, въ такомъ случаѣ сомнѣніе было бы неумѣстно и неизвѣстный баркъ, видѣнный судномъ Zwaan, слѣдовало бы принимать за «Опричникъ»; предполагая же, что онъ не перемѣнилъ курсъ вскорѣ послѣ полдня 25 декабря, можно было бы съ большою вѣроятностію думать, что клиперъ былъ настигнутъ центромъ урагана въ слѣдующую ночь и погибъ. Все это, однако, какъ видно изъ всего вышеска-

---

(*) съ 1—30 ноября 53.
съ 1—30 декабря 40.

(**) Въ журналахъ судовъ, доставленныхъ въ Гидрографическій Департаментъ, можно найти интересный примѣръ, какъ далеко переходы, совершенные въ одно время, могутъ быть различны. Spirit of the North, англійское судно вышедшее 9 дек. изъ Анжера (2 днями прежде «Опричника»), 22 было уже въ долготѣ 71°0, и переходъ отъ 103° 40′ до 68° 23′ сдѣлало въ 12,6 дней, именно въ такое время, въ какое долженъ былъ его сдѣлать «Опричникъ», чтобы попасть 25-го въ ураганъ. Azia голландское судно вышедшее изъ Батавіи 12-го (2 днями позже «Опричника») только 2 января, т. е. на 20 день, пришло въ долготу 70° 32′, а переходъ отъ 103° 40′ до 68° 23′, сдѣлало въ 18 дней.

заннаго, никакъ не можетъ считаться доказаннымъ, и обстоятельство, открытое изъ журнала Zwaan'а, нисколько не исключаетъ возможности потери клипера и отъ другихъ причинъ, отъ которыхъ это несчастіе могло произойти.

Останавливаясь на одномъ только предположеніи, что гибель клипера надо отнести къ ураганамъ, дующимъ въ Индійскомъ океанѣ въ лѣтніе мѣсяцы южнаго полушарія, нельзя не замѣтить, что еще остается недоказаннымъ, что клиперъ долженъ былъ преимущественно погибнуть въ ураганѣ 25 декабря, а не въ другомъ подобномъ явленіи. Что ураганъ барка Zwaan былъ не единственный въ концѣ декабря 1860 г. и началѣ января 1861 г., мы имѣемъ слѣдующія доказательства: 1) свидѣтельство командира корвета Laplace, который говоритъ, что въ послѣднихъ числахъ декабря на Кокосовыхъ остр. были чувствуемы признаки отдаленнаго шторма. Несмотря на отсутствіе чиселъ и сколько-нибудь опредѣленныхъ данныхъ, нельзя, однако, этотъ штормъ— признаки котораго были чувствительны на Кокосовыхъ остр., въ послѣднихъ числахъ декабря—смѣшивать со штормомъ 25 декабря, который, если и могъ пройти недалеко отъ этихъ острововъ, то непремѣнно нѣсколькими днями ранѣе 25 и не въ послѣднихъ числахъ декабря. 2) Около 6—8 января 1861 г. жестокій ураганъ дулъ въ широтѣ 15°20′ S и долготѣ 75°80′ O. Этотъ замѣчательный штормъ надѣлалъ много бѣдъ. Отрывокъ изъ журнала англ. судна Clarence, отчасти застигнутаго имъ, помѣщенъ въ Naut. Magaz. July 1862 г. Разсматривая этотъ журналъ, можно, кажется, видѣть признаки другаго урагана, подъ вліяніемъ котораго Clarence находился 3—5 января и который прошелъ къ S и W отъ этого судна (*).

Такимъ образомъ изъ имѣемыхъ свѣдѣній можно между

(*) На сколько можно выводить заключеніе, основываясь почти исключительно на одномъ журналѣ Clarence, здѣсь необходимо предположить существованіе двухъ почти единовременныхъ ураганов. Путь перваго изъ нихъ совпадаетъ съ обыкновеннымъ путемъ ураганов Индійскаго океана. Центръ его прошелъ, повидимому 3—6 января отъ 82° до 75° O долготы, около параллели 16° S, направляясь отъ OtN къ WtS со скоростью 100 миль въ сутки. Другой, несравненно болѣе жестокій, 6—8 января имѣлъ путь неправильный.

24 декабря 1860 г. и 8 января 1861 г. насчитать не одинъ, а не менѣе 4 ураганов въ одной половинѣ Индійскаго океана. Всѣ они лежатъ необходимо на пути судовъ, идущихъ изъ Зондскаго пролива на м. Доброй Надежды.

Свѣдѣнія и журналы, собранные попеченіями Гидрографическаго Департамента, достигли уже отчасти своей цѣли—позволить вывести по крайней мѣрѣ одно вѣроятное заключеніе объ участи клипера; но нельзя не пожелать продолженія интересныхъ розысканій, предпринятыхъ съ такимъ успѣхомъ (*). Что настоящія свѣдѣнія и журналы, доставленные въ Департаментъ, еще не совсѣмъ достаточны и могутъ быть значительно пополнены, можно видѣть, напримѣръ, изъ слѣдующаго: относительно урагана 6 и 8 января, сколько можно судить, одного изъ самыхъ жестокихъ и интересныхъ, мы имѣемъ разныя отрывочныя свѣдѣнія о слѣдующемъ числѣ судовъ, которыя подвергались его вліянію:

Двѣнадцать судовъ спустились для исправленія на о. Маврикія. *Naut Mag. July 1862.*

Четыре судна: Nugget, Arethusa, Moultan и Marmion погибли. Lady Flora Hastings покинуто, экипажъ спасенъ франц. баркомъ (имя неизвѣстно). Clarence избѣжалъ урагана приведя къ S.

Американское судно Waverleg погибло, экипажъ снятъ англійскимъ судномъ Minnehaha. Журналъ Minnehaha доставленъ въ Гидрографическій Департаментъ.

Французскій пароходъ (имя неизвѣстно) выдержалъ ураганъ около широты 15°30', долг. 79°40′ (журналъ Minnehaha).

Судно (имя неизвѣстно), котораго экипажъ спасенъ фр. транспортомъ la Marine.

Нѣсколько судовъ, пострадавшихъ въ этомъ ураганѣ, исправлялись на М. Доб. Надежды. Изъ числа слишкомъ двадцати судовъ,

(*) Гидрографическій Департаментъ, напечатавъ въ № 3 «Морскаго Сборника», собранныя имъ свѣдѣнія о клиперѣ «Опричникъ» и выведя изъ нихъ вѣроятное заключеніе о его участи, имѣлъ цѣлью познакомить моряковъ съ тѣми данными, которыя имѣлись въ Морс. Минист. о плаваніи клипера. Свѣдѣнія эти Департаментъ, однако, не считалъ окончательными, что видно изъ самой статьи, а потому не считалъ вѣрнымъ свой выводъ, что «Опричникъ» погибъ именно въ ураганѣ 25 декабря.

болѣе или менѣе испытавшихъ силу урагана, мы имѣемъ журналъ одного только Clarence, помѣщенный въ Naut. Mag. Если и въ другихъ отношеніяхъ имѣемыя данныя столь же ограничены, то прежде всего нужно желать ихъ пополненія. Изъ всего вышесказаннаго видно, что гибель «Опричника» въ ураганѣ 25 декабря возможна и до нѣкоторой степени вѣроятна, но далеко не доказана. Дальнѣйшія изслѣдованія могутъ навести на другія предположенія, можетъ быть, не менѣе вѣроятныя, и нѣтъ причинъ думать, чтобы время и настойчивость розысканій не раскрыли относительно судьбы клипера болѣе точныя и положительныя свѣдѣнія, чѣмъ тѣ, которыя имѣются въ настоящее время.

Все сказанное здѣсь относительно «Опричника», гибель котораго характеризуется грустнымъ лаконическимъ выраженіемъ: «пропалъ безъ вѣсти», почерпнуто изъ книжекъ «Морскаго Сборника». Прошло девять лѣтъ и, къ сожалѣнію, до сихъ поръ грустное лаконическое выраженіе не замѣнилось другимъ, болѣе опредѣленнымъ. Пройдетъ, можетъ быть, еще нѣсколько десятковъ лѣтъ, а гибель «Опричника» попрежнему все будетъ представляться намъ тѣмъ, чѣмъ-то неяснымъ, темнымъ, что́ иногда, во мракѣ ночи такъ легко принимаетъ всѣ тѣ страшные абрисы и формы, какіе только можетъ нарисовать фантазія испуганнаго воображенія.

Пароходъ «Гремящій».

16-го сентября 1862 г. въ ½ 9-го часа пополудни пароходъ «Гремящій» подъ командою капитана 1-го ранга Аболешева снялся съ якоря при тихомъ SW-ѣ, съ большаго Кронштадтскаго рейда и отправился къ Кальбоденгрундскому маяку, для поданія помощи американскому купеческому судну съ грузомъ тика, часть котораго принадлежала морскому вѣдомству. На пароходѣ находились, кромѣ всѣхъ служащихъ на немъ, шкиперъ вышеупомянутаго судна, консульскій агентъ и помощникъ такелажмейстера Кронштадтскаго порта.

Въ 12 часу ночи засвѣжѣвшій SW принудилъ спустить верхній рангоутъ. Въ $^{3}/_{4}$ 2 часа пополуночи, слѣдуя по румбу $WNW^{1}/_{4}W$ при свѣжемъ вѣтрѣ отъ SW и опредѣлившись по крюйсъ пеленгу Сескарскаго маячнаго огня, отъ котораго находился на меридіанѣ въ $9^{1}/_{2}$ итал. миль, пароходъ взялъ курсъ $WtN^{1}/_{4}W$. Въ то же время вѣтеръ отъ SW перешелъ къ SSW и дулъ свѣжо съ пасмурностью.

Въ рапортѣ командира парохода сказано затѣмъ, что въ $^{1}/_{4}$ 3 часа скрылся огонь сескарскаго маяка на SO 14° по *компасу*? Въ $^{1}/_{2}$ 4-го часа пополуночи открылся огонь Соммерскаго маяка передъ носомъ парохода, и такъ какъ еще другаго какого-нибудь предмета, означеннаго на картѣ не было видно, то и не могли хорошо опредѣлить своего мѣста.

Въ $^{3}/_{4}$ 4-го часа, считая себя прошедшими Лавенсарскія мели, пароходъ взялъ курсъ WtS, причемъ Соммерсъ находился вправо и, по счисленію, должно было пройти его меридіанъ въ разстояніи 2-хъ миль. Въ $^{1}/_{4}$ 5-го часа, для большей предосторожности, былъ взятъ курсъ WSW, которымъ пароходъ долженъ былъ пройти отъ Соммерса въ 2-хъ миляхъ.

Въ половинѣ 5-го часа закричали съ бака: «бурунъ передъ носомъ!» Сейчасъ же была остановлена машина, приказано дать задній ходъ, и руль былъ положенъ право на бортъ, но пароходъ, несмотря на остановленную машину, имѣя 8 узловъ хода, выскочилъ на плоскій камень малаго Соммерса; въ моментъ удара машина еще не успѣла дать задняго хода.

Въ $^{3}/_{4}$ 5-го часа, по обмѣрѣ глубины около парохода, спустили на воду гребныя суда, что состояніе моря дозволяло, такъ какъ волненіе до парохода не доходило. Тотчасъ же были употреблены всѣ средства къ снятію парохода, но безуспѣшно.

Въ $5^{1}/_{2}$ час. увидѣли идущій отъ W англійскій баркъ *Hally*. Лейтенантъ Макаровъ былъ посланъ къ капитану этого судна съ просьбою стать у парохода за кормой на якорь и позволить закрѣпить за его канатъ кабельтовъ; просьбу эту онъ исполнилъ съ большою охотой къ $8^{1}/_{2}$ часамъ утра. Стягивая завезенный къ нему кабельтовъ и брошенный за кормою верпъ, при полномъ заднемъ ходѣ машины, пробовали сойти съ мели; но пароходъ былъ неподвиженъ.

Въ ½ 3-го часа пополудни капитанъ барка объявилъ, что онъ торопится идти въ Выборгъ, и по просьбѣ командира «Гремящаго» согласился оставить брошенный имъ за кормою его якорь въ 70 пуд. съ 80 саж. цѣпи.

Въ 6 час. сгрузивъ на десантные боты чемоданы нижнихъ чиновъ и часть провизіи, отправилъ ихъ при мичманѣ Зеленинѣ и 11-ти нижнихъ чинахъ на о-въ Большой Соммерсъ.

18-го сентября поутру, для облегченія парохода, выброшенъ за бортъ каменный уголь и спущены на скалу оба становые якоря и по 75 саж. каждаго каната. За тѣмъ на десантный ботъ съ помощью ката и талей положенъ и завезенъ за корму плехтъ съ 12-ти дюймовымъ кабельтовомъ; кабельтовъ былъ выбранъ на шпилѣ. Во все время работъ вода въ трюмѣ прибывала на 2 дюйма въ часъ и, вслѣдствіе возвышеннаго положенія носа парохода, переливалась въ корму. Столь незначительную прибыль воды можно приписать тому, что пароходъ выскочилъ на гладкій покатый камень.

Въ ½ 2-го часа пополудни подошли присланные изъ Кронштадта на помощь пароходо-фрегатъ «Смѣлый» и «Храбрый» и подали «Гремящему» буксиръ. За тѣмъ всѣ три парохода стали дѣйствовать машинами полнымъ ходомъ, но оборвали буксиръ, не стащивъ «Гремящаго», который за тѣмъ уже прекратилъ пары и выпустилъ изъ котловъ воду. Въ продолженіе всей ночи на 19-е число свозили съ парохода тяжести на берегъ.

19-го числа въ 3 часа пополудни пароходы сдѣлали сигналъ, что, вслѣдствіе засвѣжѣвшаго SO не могутъ взять на буксиръ «Гремящій», почему, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, продолжали отправлять на Соммерсъ пароходное имущество, а на ночь отправили и всю команду съ офицерами; командиръ остался на пароходѣ съ 30-ти матросами при лейтенантѣ Макаровѣ.

Пароходъ при волненіи отъ SO качаетъ довольно спокойно и въ трюмѣ воды прибываетъ по три дюйма въ часъ, почему можно еще надѣяться стащить пароходъ съ камня при первомъ западномъ вѣтрѣ.

Далѣе командиръ доноситъ, что быстрой выгрузкѣ парохода весьма много способствовали своею распорядительностью гг. офицеры; команда работала не зная усталости.

*

Въ продолженіе 20-го числа предпринимали всѣ мѣры къ снятію парохода съ камня: срубили фокъ-мачту, продолжали свозить съ парохода мѣдныя и желѣзныя вещи; 21 сентября продолжали свозить грузъ.

22-го сентября командиръ сигналомъ потребовалъ военнаго совѣта отъ гг. командировъ. Командиры пароходовъ «Храбрый», «Смѣлый» и «Владиміръ» собрались на «Гремящемъ» и, осмотрѣвъ во всѣхъ подробностяхъ его поврежденія, рѣшили свозить все цѣнное, а пароходъ оставить. При этомъ, совѣтъ нашелъ, что пароходъ «Гремящій» находится въ томъ же положеніи какъ и вначалѣ, т. е. форштевень на сушѣ, противу праваго кожуха глубина 13 футъ, противу лѣваго 9 футъ; остальная часть парохода на вѣсу, подъ углубленною по транцевыя окна кормою, глубина воды 12 саж. Всѣ усилія снять пароходъ остались тщетны; течь на немъ дошла до 23-хъ дюймовъ въ часъ и едва можетъ поддерживаться въ этомъ положеніи дѣйствіемъ всѣхъ помпъ и механизма. Кромѣ того, найдено еще слѣдующее: значительная часть кницъ лопнула, килевые болты вышли, стыки разошлись и крушеніе парохода, вслѣдствіе постоянно увеличивающагося перелома, неизбѣжно и, слѣдовательно, нужно принимать всѣ мѣры къ спасенію всего цѣннаго съ парохода, а если возможно, то и самаго механизма. За тѣмъ 23-го сентября въ 3 часа пополудни пароходъ пошелъ ко дну. На всеподданнѣйшемъ докладѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ о гибели парохода «Гремящій», Государь Императоръ положилъ резолюцію: «требуетъ строгаго изслѣдованія». Назначенная для этого коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Свиты Его Величества контръ-адмирала Зарина нашла нужнымъ разсмотрѣть, во-первыхъ, причины постановки парохода на камни, во-вторыхъ разъяснить, была ли вообще возможность спасти пароходъ и втретьихъ, были ли приняты надлежащія мѣры къ его спасенію? Кромѣ того, производилось особенное слѣдствіе, поводомъ къ которому послужила полемика въ «Сѣверной Пчелѣ» между офицерами, принимавшими участіе въ спасеніи парохода.

Изъ слѣдственнаго дѣла видно, что мѣсто парохода въ послѣд-

ній разъ было опредѣлено по крюйсъ-пеленгу Сескарскаго маяка; по Соммерскому маяку своего мѣста не опредѣляли, такъ какъ уголъ между маякомъ и курсомъ парохода былъ весьма малъ (*), около 12°. За тѣмъ изъ показаній нижнихъ чиновъ и сигнальщиковъ видно, что въ концѣ вахты съ 1-го до 5-го, до момента крушенія парохода, кромѣ Соммерскаго маяка, былъ видѣнъ впереди еще красноватый огонь Гогландскаго маяка и что объ этомъ давали знать вахтеннымъ начальникамъ, на что мичманъ Зеленинъ, вступившій на вахту съ 4-хъ часовъ, отвѣчалъ «есть». Штурманскій же офицеръ поручикъ Катугинъ положительно отвергаетъ эти показанія, такъ какъ, по его мнѣнію, Гогландскій маякъ до катастрофы не могъ быть видѣнъ, и что если провести обратно курсы, которыми шелъ «Гремящій», то окажется, что Гогландскій маякъ былъ закрытъ высотами о-ва Соммерса. Главный командиръ Кронштадтскаго порта находитъ, что главною причиною гибели пароходо-фрегата «Гремящій» были: невѣрность счисленія и ошибочное располаганіе курсами въ виду Соммерскаго маяка, почему генералъ-адъютантъ Новосильскій полагаетъ что капитанъ 1-го ранга Аболешевъ, мичманъ Зеленинъ и поручикъ Катугинъ должны быть преданы суду.

Относительно вопроса *были ли употреблены всѣ должныя средства къ спасенію парохода, оказывается*, что до прибытія пароходовъ «Храбрый», «Смѣлый» и «Владиміръ» капитанъ 1-го ранга Аболешевъ принималъ всѣ зависѣвшія отъ него мѣры, чтобы сдвинуть пароходъ съ камня. Что же касается до капитана 1-го ранга Вальронта, посланнаго снять «Гремящій», то онъ, съ своей стороны, утверждаетъ, что имъ также были употреблены всѣ средства къ достиженію цѣли, причемъ научными вычисленіями доказываетъ, что стащить пароходъ съ камня было нельзя иначе, какъ съ разрывомъ киля.

Въ опроверженіе этого научнаго вывода, слѣдственная коммисія приложила къ дѣлу другое вычисленіе, доказывающее,

---

(*) По показаніямъ лейтенанта Макарова и мичмана Зеленина.

что «Гремящій» можно было снять съ усиліемъ во 195 паровыхъ силъ.

Показаніе капитана 1-го ранга Вальронта, что скала, на которой сидѣлъ пароходъ, имѣла гребни и трещины и что онъ сидѣлъ до половины своей длины, коммисія опровергаетъ показаніями водолазовъ, которые утверждаютъ, что скала была не толька ровная, но даже и скользкая, и что отъ фокъ-мачты пароходъ по всей своей длинѣ былъ на свободной водѣ. Это послѣднее показаніе подтверждается еще тѣмъ, что переломъ парохода начался у фокъ-мачты.

Показаніе капитана 1-го ранга Вальронта, что послѣ первой попытки 18 сентября къ снятію парохода не доставало средствъ къ дальнѣйшимъ мѣрамъ, опровергается положительными свѣдѣніями, что послѣ 18 сентября оставалось еще три 11-дюймовыхъ кабельнова, каждый во 100 саженъ, три кабельтова въ 8 дюймовъ, два перлиня въ 6-ть дюймовъ и швартовная цѣпь во 100 саженъ.

За тѣмъ мнѣніе капитана 1-го ранга Вальронта, что систему дерганья слѣдовало прилагать не къ двумъ 11-дюймовымъ кабельтовамъ, а къ 6-ти 12-ти или 14-дюймовымъ также, по мнѣнію коммисіи, можетъ быть оспориваемо. Наконецъ, показаніе капитана 1-го ранга Вальронта, что свѣжій вѣтръ 19-го сентября препятствовалъ работамъ по снятію парохода, опровергается, во-первыхъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что съ 17-го по 22-е гребныя суда ни разу не прекращали своихъ рейсовъ на берегъ, куда свозилось имущество съ «Гремящаго» и, во-вторыхъ, шканечнымъ журналомъ парохода «Гремящій».

Главный командиръ Кронштадтскаго порта, въ мнѣніи своемъ изложилъ, что, относительно научнаго вопроса, значительная разность въ теоретическихъ изслѣдованіяхъ капитана 1-го ранга Вальронта и коммисіи, приводитъ къ заключенію, что данныя, на которыхъ основаны эти вычисленія, невѣрны. И дѣйствительно, въ первомъ вычисленіи, водоизмѣщеніе парохода, какъ главный фактъ, на которомъ основанъ весь выводъ и заключеніе, значительно преувеличено, ибо углубленіе штевней, отъ котораго зависитъ водоизмѣщеніе, показано болѣе того, чѣмъ оно было

въ дѣйствительности; въ вычисленіяхъ же коммисіи главнымъ основаніемъ къ опредѣленію положенія парохода послужило показаніе водолазовъ, также мало заслуживающее довѣрія, такъ что для положительнаго рѣшенія вопроса о томъ, была ли возможность снять «Гремящій» съ камня, нельзя основываться ни на вычисленіяхъ капитана 1-го ранга Вальронта ни на теоретическихъ выводахъ коммисіи, а потому вопросъ этотъ въ настоящее время рѣшить научнымъ путемъ невозможно.

Относительно мѣръ, принятыхъ къ спасенію парохода, встрѣчается также разногласіе въ показаніяхъ капитана 1-го ранга Вальронта и другихъ, участвовавшихъ въ снятіи парохода съ мели. Техническій кораблестроительный комитетъ, спрошенный по поводу этого предмета, отозвался, что вычисленія какъ капитана 1-го ранга Вальронта, такъ и коммисіи невѣрны, что совокупная сила пароходовъ, присланныхъ для стаскиванія «Гремящаго», была недостаточна для спасенія его отъ гибели, что были необходимы для этого болѣе сильныя мѣры и что, по мнѣнію комитета, употребляя только плашкоуты, можно было бы, приподнявъ пароходъ, придти къ успѣшному результату; но въ то же время комитетъ замѣчаетъ, что подобныя мѣры въ такое позднее время года и въ открытомъ морѣ едва ли могли бы быть приняты.

Наконецъ, по поводу газетной полемики между капитаномъ 1-го ранга Вальронтомъ и лейтенантомъ Макаровымъ усматривается, что оскорбительныя выраженія были допущены при этомъ съ обѣихъ сторонъ, и поэтому главный командиръ полагаетъ взыскать съ нихъ обоихъ административнымъ порядкомъ.

По соображеніи всѣхъ нижеприведенныхъ обстоятельствъ, касающихся крушенія пароходо-фрегата «Гремящій», генералъ-аудиторіатъ признаетъ, что командиръ судна капитанъ 1-го ранга Аболешевъ не обратилъ должнаго вниманія на то, что опредѣленіе мѣста парохода по крюйсъ-пеленгу Сескарскаго маяка, ясно показало, что послѣ опредѣленія мѣста при курсѣ отъ Толбухина маяка, «Гремящій», вѣтромъ или отъ другихъ причинъ былъ снесенъ на 3 мили къ N; имѣя же это въ виду, надо было разсчитывать, что и дальнѣйшій курсъ, послѣ крюйсъ-пеленга

Сескарскаго маяка долженъ, по вѣроятности, подвергнуться тому же измѣненію, тѣмъ болѣе, что водолазный приборъ, помѣщавшійся около гротъ-мачты, могъ имѣть нѣкоторое вліяніе на измѣненіе девіаціи компаса, которая была опредѣлена, когда этого прибора на палубѣ не было. Когда же открылся Соммерскій маякъ, то, взявъ его неоднократно на R, всегда можно было видѣть направленіе пароходо-фрегата относительно этого маяка и сдѣлать вѣрное заключеніе о томъ, слѣдовало ли рѣшительно измѣнить курсъ на S; но на эти очевидныя обстоятельства не было обращено должнаго вниманія и послѣдствіемъ этого было крушеніе парохода. Посему капитанъ 1-го ранга Аболешевъ подлежитъ преданію суду. Также должны быть преданы суду: 1) лейтенантъ Макаровъ, стоявшій на вахтѣ съ перваго до пятаго часа, за отсутствіе усиленнаго вниманія къ курсу парохода, имѣя маякъ передъ носомъ, и за недостатокъ вниманія къ мелькавшему въ дали огню, оказавшемуся огнемъ Гогландскаго маяка, о которомъ докладывалъ ему сигнальщикъ, какъ утверждаетъ сей послѣдній. При этомъ морской генералъ-аудиторіатъ признаетъ нужнымъ замѣтить, что сдать вахту вышедшему на смѣну офицеру и показать ему мѣсто на картѣ, какъ-будто плаваніе происходило внѣ видимыхъ огней, не можетъ служить оправданіемъ лейтенанту Макарову, тѣмъ болѣе, что крюйсъ-пеленгъ Сескарскаго маяка былъ сдѣланъ на его вахтѣ и выказавшаяся погрѣшность при новомъ курсѣ не была принята въ соображеніе. 2) Старшій штурманъ поручикъ Катугинъ—за оставленіе безъ вниманія причинъ уклоненія пароходо-фрегата отъ проложеннаго курса, тѣмъ болѣе, что вѣтеръ отошелъ къ SSW, и за измѣненіе курса предъ открытіемъ буруновъ на одинъ R влѣво, безъ вѣдома командира; и 3) мичманъ Зелепинъ—какъ бывшій во время катострофы вахтеннымъ начальникомъ, хотя только четверть часа. По предмету о мѣрахъ, предпринимавшихся къ снятію пароходо-фрегата «Гремящій» съ камней, морской генералъ-аудиторіатъ, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта и заключеніемъ Техническаго Кораблестроительнаго комитета, не усматривая со стороны капитана 1-го ранга Вальронта упущенія, или неправильныхъ дѣйствій, полагаетъ оставить этотъ

вопросъ безъ послѣдствій. По обстоятельству же дѣла о газетной полемикѣ, возникшей между лейтенантомъ Макаровымъ и капитаномъ 1-го ранга Вальронтомъ, морской генералъ-аудиторіатъ находитъ, что дѣло это подлежитъ разсмотрѣнію главнаго командира Кронштадтскаго порта въ административномъ порядкѣ.

Командиръ парохода «Гремящій», старшій штурманскій офицеръ и оба вахтенные начальника были преданы военному суду.

Морской генералъ аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло коммисіи военнаго суда положилъ: командира парохода Аболешева и штурманскаго офицера Катугина исключить изъ службы. Вахтенныхъ начальниковъ: Макарова и Зеленина выдержать подъ арестомъ въ крѣпости, перваго въ теченіе одного мѣсяца, а втораго въ теченіе двухъ недѣль, и за тѣмъ не довѣрять имъ вахты, первому въ продолженіе трехъ, а второму въ продолженіе двухъ компаній; но, принимая во вниманіе, что капитанъ 1-го ранга Аболешевъ находился болѣе 30 лѣтъ на службѣ, обращая на себя постоянно вниманіе начальства своимъ рвеніемъ и знаніемъ дѣла, кромѣ того, командуя болѣе 12 лѣтъ самымъ безупречнымъ образомъ судами флота, пользовался полнымъ уваженіемъ и довѣріемъ начальниковъ, морской генералъ-аудиторіатъ ходатайствовалъ о смягченіи участи капитана 1-го ранга Аболешева, полагая отрѣшить его отъ должности командира и выдержать подъ арестомъ въ крѣпости въ теченіе мѣсяца. Подпоручика Катугина отрѣшить отъ должности старшаго штурманскаго офицера съ выдержаніемъ подъ арестомъ въ крѣпости въ теченіе двухъ мѣсяцевъ.

Мнѣніе генералъ-аудиторіата 18 ноября 1863 года удостоилось Высочайшаго утвержденія.

Корветъ «Новикъ.»

14-го сентября 1863 года на пути изъ Хакодаде въ С.-Франциско, у береговъ Сѣверной Америки потерпѣлъ крушеніе винтовый 11-пушечный корветъ «Новикъ» (командиръ капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ), принадлежавшій къ составу эскадры, находившейся въ китайскихъ водахъ, подъ начальствомъ Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Попова. Крушеніе корвета послѣдовало во время тумана, нѣсколько сѣвернѣе С.-Франциско, у М. де-Лосъ-Рейссъ, лежащаго въ широтѣ 38° N, долготѣ 123° W отъ Гринича. Команда спасена и американскія власти оказали бѣдствовавшимъ всевозможное содѣйствіе и помощь.

Чрезъ 9 дней послѣ крушенія, г. Клинкостермъ, русскій консулъ въ С.-Франциско, сообщая Морскому Министерству объ этомъ несчастномъ случаѣ, между прочимъ, увѣдомилъ, «что команда и офицеры съ корвета «Новикъ» помѣщены имъ въ С.-Франциско въ нарочно нанятомъ для того домѣ. По прибытіи же контръ адмирала Попова съ эскадрою, они росписаны по прочимъ судамъ.

Получивъ первое извѣстіе о крушеніи «Новика» отъ посланнаго къ нему съ корвета мичмана Гертнера, который достигъ С.-Франциско чрезъ 36 часовъ, г. Клинкостремъ, обратившись за помощью къ содѣйствію американскихъ властей, получилъ отъ нихъ въ свое распоряженіе пароходъ «Shubrick», капитанъ Скаммонъ (Scammon) и черезъ два часа по пріѣздѣ Гертнера, отправился съ нимъ на этомъ пароходѣ къ мѣсту крушенія.

«Около полуночи, пишетъ консулъ, мы подошли на возможно близкое разстояніе къ корвету, совершенно уже разбитому бурунами и волненіемъ, такъ что виднѣлось одно его днище. Ночь была довольно свѣтлая. По огнямъ на берегу мы узнали, что люди съ корвета должны быть спасены.

Несмотря на то, что на «Shubrick'ѣ» находилась спасительная

лодка съ людьми, привыкшими переѣзжать черезъ буруны, никто изъ нихъ не рѣшился боротся съ опасностью; да это было и безполезно, потому что корветъ лежалъ совершенно разбитый. Будучи не въ состояніи подать какую либо помощь съ моря и посовѣтовавшись съ капитаномъ Скаммономъ, мы пошли съ пароходомъ въ ближайшую бухту Дракъ, откуда берегомъ достигли мѣста крушенія и нашли тамъ команду и офицеровъ укрывавшихся отъ суровости погоды въ палаткахъ изъ спасенныхъ парусовъ. Осмотрѣвъ состояніе разбитаго корвета, капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ, капитанъ Скаммонъ, я и гг. офицеры корвета рѣшили: такъ какъ судовыя деньги и платье команды съ необыкновенными усиліями, опасностями и трудами спасены и такъ какъ было весьма сомнительно, что можно спасти еще какіе-либо предметы изъ судоваго имущества, которыхъ, впрочемъ, и перевозка до С.-Франциска обошлась бы слишкомъ дорого, то приступили, не медля къ переправѣ команды въ С.-Франциско на пароходѣ «Shubrick», что и было совершено благополучно въ два рейса. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціона за 1700 долларовъ.

Корветъ «Новикъ», состоя въ эскадрѣ контръ-адмирала Попова отправился изъ Кронштадта къ берегамъ Японіи 16 сентября 1861 года. Это было его второе дальнее плаваніе. Первое онъ совершилъ съ сентября 1857 по 1860 г. «Новикъ» построенъ въ 1856 году и стоилъ казнѣ около 200 т. р., въ 1860 году былъ капитально исправленъ и предполагалось, что судно это могло еще прослужить 4 года, а машина его—20 лѣтъ.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло о гибели корвета «Новикъ», нашелъ, что когда корветъ сталъ на мель, то избавить его отъ гибели не было возможности: прибой волнъ былъ весьма великъ, корветъ все больше придвигало къ берегу, вскорѣ положило на бокъ и начало ломать. Послѣ того, какъ онъ попалъ на мель, тотчасъ былъ посланъ съ него офицеръ въ С.-Франциско просить парохода; на слѣдующую ночь прибылъ американскій военный пароходъ, но не могъ подать никакой помощи. Во время крушенія корвета утонулъ изъ его команды одинъ матросъ Щетневъ. При усердномъ дѣйствіи команды ни одна койка,

ни одинъ чемоданъ нижнихъ чиновъ не погибли и все, что только можно было спасти изъ казеннаго и частнаго имущества,—все было спасено. Къ спасенію Щетнева также были приняты необходимыя мѣры, но онъ не успѣлъ воспользоваться поданною ему помощью.

«Новикъ» былъ во 160 силъ, число тоннъ водоизмѣщенія его было 903, а число тоннъ строевыхъ $761^{91}/_{94}$; длина его была по грузовой ватерлиніи 163 ф. 4 д., ширина съ обшивкою 32 ф. 2 д., корпусъ и механизмъ судна приготовлены въ 1856 году; въ постройкѣ корпусъ стоилъ 123,949 р. $19^1/_2$ коп., механизмъ 71,910 р. 90 коп. Обратясь къ опредѣленію причины гибели корвета, морской генералъ - аудиторіатъ изъ произведенныхъ слѣдственнаго и военносуднаго дѣлъ усмотрѣлъ: 1) капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ вышелъ изъ Хакодаде 18 августа, имѣя приказаніе отъ начальника эскадры, Свиты Его Величества контръ-адмирала Попова, идти въ С.-Франциско и здѣсь тотчасъ же ввести корветъ въ докъ для исправленія. На пути въ С.-Франциско 14 сентября въ полдень, по обсерваціи, капитанъ - лейтенантъ Скрыплевъ считалъ корветъ находящимся въ 215 миляхъ отъ С.-Франциска на NW 67°, отсюда былъ взятъ курсъ OtS $^1/_2$ O на мысъ Рейесъ. Въ 8 часовъ вечера того же числа разстояніе корвета отъ мыса считалось во 108 миль. Утромъ слѣдующаго дня въ $4^1/_2$ часа нашелъ туманъ, который въ 5 часовъ сгустился до того, что въ нѣсколькихъ шагахъ трудно было различать предметы. Въ промежутокъ этого времени отъ $4^1/_2$ до 5 часовъ, по распоряженію командира, были обнесены диплоты и, сверхъ того, командиръ отдалъ приказаніе въ машину быть готовымъ во всякій моментъ дать задній ходъ. Въ 5 часовъ данъ корвету малый ходъ $1^1/_2$ узла. Въ 10 м. 6 часа показался предъ носомъ корвета приливной валъ: немедленно было приказано дать задній ходъ, но корветъ не успѣлъ еще забрать этотъ ходъ, какъ буруномъ былъ выброшенъ лѣвымъ бортомъ на мель. По обмѣру глубины оказалось: у форъштевня 9 ф., за кормою 12 ф., грунтъ песокъ. За симъ, когда туманъ немного разсѣялся, увидѣли берегъ въ 1 кабельтовѣ отъ корвета. Изъ числа отпущенныхъ на корветъ трехъ хроном-

ровъ, употреблялись въ плаваніи два: карманный и одинъ изъ столовыхъ; карманный служилъ для наблюденій и вычисленій а столовый для сличенія съ нимъ карманнаго. Другой же столовый хронометръ оставался безъ употребленія; въ немъ въ февралѣ 1863 г. (за 7 мѣсяцевъ до крушенія корвета) лопнула пружина маятника, а въ китайскихъ водахъ. сдѣлать починку было не возможно. Въ послѣдній разъ означенные два употребляющіеся хранометра были провѣрены 7 августа того года. Хронометрическій журналъ погибъ при крушеніи корвета. Въ отзывѣ же директора гидрографическаго департамента, по слѣдственному дѣлу, между прочимъ сказано, что хотя представленный въ департаментъ шханечный журналъ не даетъ прямыхъ указаній на суточные ходы хронометра, принимаемые въ томъ или другомъ рейсѣ, однако эти ходы можно вывести по состоянію хронометра противъ гриническаго времени показанному въ журналѣ вслѣдъ за среднимъ моментомъ по хронометру, соотвѣтствующимъ средней высотѣ солнца, наблюдаемой для опредѣленія долготы мѣста, при чемъ контръ адмиралъ Зеленой замѣчаетъ, что и эти данныя иногда показаны въ журналѣ, а иногда нѣтъ; изъ показанныхъ же данныхъ въ тотъ же рейсъ, постоянно въ ходу изъ Хакодаде къ мѣсту крушенія, оказываются 14 ходовъ хронометра и почти все различныхъ.

Въ объясненіе причины, почему «Новикъ» утромъ 15 сентября продолжалъ идти къ берегу и послѣ того, какъ нашелъ туманъ, капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ отозвался, что дружескія отношенія западныхъ державъ къ Россіи, до прихода его въ Хакодаде, были уже сомнительны и контръ-адмираломъ Поповымъ было получено изъ Петербурга отъ высшаго морскаго начальства приказаніе быть готовымъ на случай встрѣчи съ непріятелемъ. Принимая же въ разсчетъ, что приказаніе это дошло къ контръ-адмиралу Попову не ранѣе, какъ на 40-й день и что 15-е сентября было 34-мъ днемъ съ того времени, когда онъ разстался съ начальникомъ эскадры, а со времени полученія послѣднимъ сказаннаго предписанія прошло до 15 сентября уже $2^1/_2$ мѣсяца, то онъ совершенно основательно могъ ожидать военныхъ дѣйствій. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ зналъ, что англичане

имѣютъ морскую станцію на Ванкуверѣ, въ 600 миляхъ отъ С.-Франциско, главнаго нейтральнаго порта, и ожидалъ встрѣтить англійскихъ крейсеровъ, блокирующихъ этотъ портъ. Кромѣ того, у корвета на переходѣ изъ Хакодаде былъ обломанъ рангоутъ. Корветъ имѣлъ машину, въ которой упорный подшипникъ давалъ движеніе и течь до 4 д. въ часъ; вода пробиралась по ахтеръ-штевню и на высотѣ 11 и 12 ф. сильною струею наполняла трюмъ; течь корвета и была основаніемъ предположенія ввести корветъ въ докъ. Всѣ эти обстоятельства, вмѣстѣ взятыя, при желаніи исполнить скорѣе предписаніе начальника эскадры о прибытіи въ С.-Франциско, заставили его, Скрыплева, воспользоваться туманомъ, чтобы войти въ этотъ портъ. По вопросу: почему не бросали лотъ? капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ отозвался, что въ 5 часовъ утра 15 сентября онъ считалъ корветъ находившимся еще въ 30 миляхъ отъ берега, почему, и зная также что берегъ приглубый, полагалъ бросить лотъ подойдя ближе. Корветъ, приближаясь къ С.-Франциско, руководствовался генеральною картою американскаго берега за № 2461, на которой, по малости масштаба (63 мили въ д.), не означено глубины. Предъ отплытіемъ изъ Хакодаде капитанъ-лейтенантомъ Скрыплевымъ были потребованы отъ старшаго штурманскаго офицера, прапорщика Скребцова карты Тихаго океана и подробная NW берега Америки; но прапорщикъ Скребцовъ представилъ три генеральныя карты, служащія одна другой продолженіемъ, и карту входа въ С.-Франциско, за № 501, отзываясь, что подробной карты NW берега Америки на корветѣ не имѣется, а что хотя въ вѣдомости картъ отпущенныхъ Гидрографическимъ Департаментомъ и есть карта за № 2530, значущаяся по англійскому печатанному каталогу, отпущенному изъ того же Департамента, частною картою той мѣстности, къ которой должно слѣдовать; но подъ симъ № отмѣчено въ вѣдомости нѣтъ. О томъ, что эта карта, карта частная сказанной мѣстности, Скребцовъ узналъ только въ Хакодаде; но здѣсь пріобрѣсти подробной карты нельзя было, и изъ другихъ судовъ эскадры Тихаго океана ни одного на рейдѣ тогда не было, то и приняли за руководство представленныя Скребцовымъ карты.

По приближенію къ Америкѣ, капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ поручилъ прапорщику Скребцову пересмотрѣть коллекцію картъ, имѣвшихся на корветѣ, съ тѣмъ, что не отыщется ли подробной карты прибрежья, но и въ этотъ разъ Скребцовъ, пересмотрѣвъ карты, доложилъ, что подробной карты нѣтъ. Между тѣмъ въ коллекціи картъ, какъ видно по дѣлу, имѣлись: въ атласѣ Тебенькова карта № XIV, въ масштабѣ 8 м. въ д., и карта № 1395 въ масштабѣ $26^1/_2$ м. въ д.; относительно этихъ двухъ картъ прапорщикъ Скребцовъ отозвался, что о нахожденіи карты № XIV въ коллекціи картъ корвета онъ зналъ; о томъ же что имѣлась въ наличности карта № 1395, ему не было извѣстно. О причинѣ неперенесенія мѣста корвета на карту № XIV, Скребцовъ отвѣтилъ, что ни въ полдень, ни въ 8 часовъ вечера 14-го сентября нельзя было это сдѣлать, потому что означенная карта большаго масштаба, отчего онъ и не показалъ ее командиру и полагалъ руководствоваться ею придя на видъ берега. Курсъ на мысъ Рейссъ былъ взятъ по той причинѣ, что здѣсь теченіе отъ N къ S и обсерваціи показывали, что корветъ подается къ S. На картѣ № 2461, служившей руководствомъ въ плаваніи на мысъ Рейссъ, значится маякъ, котораго въ дѣйствительности нѣтъ; прапорщикъ Скребцовъ отозвался, что онъ не разсчитывалъ увидѣть на Рейесѣ освѣщающійся маякъ, такъ какъ въ листкѣ маяковъ за 1860 годъ и на частныхъ картахъ NW берега Америки, маякъ на Рейесѣ означенъ либо строющимся, либо вовсе не показанъ, и что, когда командиръ спросилъ его, Скребцова, о существованіи этого маяка, то онъ показалъ все что только зналъ о мысѣ Рейесѣ. Въ числѣ причинъ гибели корвета капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ ссылается на неподозрѣваемое теченіе; старшій офицеръ Тыртовъ приводитъ недостатокъ свѣдѣній по лоціи о прибрежномъ теченіи и невѣрности, имѣвшейся на корветѣ англійской карты № 2461, на которой берегъ Калифорніи нанесенъ гораздо восточнѣе настоящаго, доказывая послѣднее тѣмъ, что онъ видѣлъ на пароходѣ «Шубрикъ» карту американскаго изданія, кажется, 1862 г. на коей берегъ Калифорніи въ нѣкоторыхъ мѣстахъ разнится отъ карты № 2461, болѣе чѣмъ на 10 миль и тѣмъ

еще, что на этой картѣ показанъ маякъ на Рейесѣ, не существующій въ дѣйствительности; а прапорщикъ Скребцовъ еще ссылается на не хорошо изслѣдованныя теченія. По завѣренію нашего вице-консула въ С. Франциско, теченіе по берегамъ Калифорніи весьма быстрое и нынѣ гораздо сильнѣе и не правильнѣе чѣмъ было прежде, отчего многія суда въ послѣднее время терпѣли крушеніе, а одинъ американскій корабль, имѣвшій даже лоцмана, былъ прижатъ къ берегу и въ бурунахъ разбился; по поводу отзыва лейтенанта Тыртова о невѣрности карты, директоръ Гидрографическаго Департамента сообщилъ, что въ Департаментѣ нѣтъ американскихъ картъ Калифорніи за 1862 г., да едвали онѣ вообще есть потому, что Департаментъ имѣетъ всѣ новыя американскія карты; но въ немъ есть американскія карты 1853 г. и 1854 г.; на первой изъ нихъ 1853 г. долгота мыса Рейеса разнится на 6′ отъ долготы того же мыса на англійской картѣ за № 2461, на 5½′ по картѣ № 591 и на 5′ по картѣ № 2530; на позднѣйшей же изъ американскихъ картъ 1854 г. долгота этаго мыса разнится только на 1′ съ картою № 2461, на ½′ съ картою № 591 и совершенно согласна съ картою № 2530. Коммисія военнаго суда разсматривавшая настоящее дѣло находила: а) что сличивъ карты Тебенькова, англійскую № 2461 и русскую № 1395 въ вѣрности положенія мыса Рейеса онѣ между собою довольно близки; б) что полуденный пунктъ корвета по обсерваціи 14-го сентября опредѣленъ вѣрно; в) что капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ, имѣя поврежденный рангоутъ, неисправность въ машинѣ и течь въ суднѣ по 4 д. въ часъ дѣйствительно долженъ былъ спѣшить въ портъ, не ожидая прочистки тумана, ибо вдали отъ берега туманъ могъ продлиться нѣсколько сутокъ, въ которыя если бы остаться въ морѣ, корветъ могъ бы быть отнесенъ далеко отъ цѣли своего плаванія; г) что проложивъ по картѣ № 2461 путь корвета отъ полдня 14 сентября до 10 минутъ 6 часа утра 15 сентября, т. е. до мѣста крушенія,—разстояніе 186,5 миль раздѣленное на время хода 17½ часовъ дастъ ходъ корвета 10,6 узловъ въ часъ, а не по 8 и 9 какъ показано въ механическомъ журналѣ и по послѣднему ходу корвета считая себя

въ 37 миляхъ отъ берега приблизился къ нему раньше того времени, чѣмъ разчитывалъ, что, по всей вѣроятности, произошло отъ неточности счисленія, вслѣдствіе погрѣшности въ хронометрахъ и отъ бывшаго при берегу теченія, и д) что если бы частная карта № 2530, масштабъ которой 16 м. въ 1 д. и находилась на корветѣ и путь корвета съ того времени, какъ онъ вошелъ въ ея предѣлы, прокладывали по ней, то капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ все-таки не получилъ бы своевременнаго предостереженія и не былъ бы заблаговременно наведенъ на мысль повѣрить свое мѣсто лотомъ, потому что и по этой картѣ глубина на разстояніи 40 миль отъ берега не означена.

По разсмотрѣніи дѣла сего, Морской Генералъ-Аудиторіатъ нашелъ командира капитанъ-лейтенанта Скрыплева виновнымъ въ томъ, что онъ, приближаясь къ берегу и окруженный туманомъ, не бросалъ лота, несмотря на то, что морской уставъ (ст. 255) и самая осторожность обязывали его дѣлать промѣръ, и притомъ возможно чаще, ибо корветъ плылъ по картѣ, на коей, по малости ея масштаба, неозначены глубины, былъ окруженъ туманомъ, впослѣдствіи весьма сгустившимся, и береговое теченіе не было совершенно извѣстно. Изъ дѣла видно, что корветъ дѣйствительно нуждался въ докѣ и командиръ имѣлъ основаніе спѣшить въ портъ какъ для исправленія судна, такъ и потому еще, что начальникъ эскадры обыкновенно требовалъ быстраго исполненія его порученій, а при отправленіи корвета, въ виду тогдашнихъ политическихъ обстоятельствъ, именно сказалъ: чтобы командиръ торопился прибыть въ С. Франциско; но всѣ эти причины не исключали необходимости быть командиру осторожнымъ для устраненія опасности судна, чрезъ что могло остаться не исполненнымъ самое порученіе, данное командиру начальникомъ эскадры, а потому причины эти не могутъ вполнѣ оправдывать командира, хотя, впрочемъ, и уменьшаютъ его вину; причемъ должно принять также во вниманіе, что требованія морскаго устава не были совершенно упущены изъ виду капитанъ-лейтенантомъ Скрыплевымъ, ибо имъ было уже сдѣлано приготовленіе къ узнанію глубины. По симъ соображеніямъ и согласно 370 ст. 1 книги Св. м. угол. постановленій

Морской Генералъ Аудиторіатъ полагалъ, что капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ за упомянутую неосторожность, повлекшую за собою гибель ввѣреннаго ему судна, а равно за недостатокъ наблюденія за имѣвшимися на корветѣ картами, подлежитъ исключенію изъ службы; но, опредѣливъ Скрыплеву наказаніе по буквѣ закона, Морской Генералъ-Аудиторіатъ не могъ не принять въ уваженіе къ облегченію участи подсудимаго, во-первыхъ, весьма хорошаго отзыва начальника эскадры о службѣ капитанъ-лейтенанта Скрыплева, во-вторыхъ вообще прежней усердной его службы въ продолженіе коей онъ удостоивался получить всемилостивѣйшія награды и, втретьихъ, похвальной распорядительности его во время постигшаго корветъ несчастія. Поэтому Морской Генералъ-Аудиторіатъ, согласно съ мнѣніемъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, полагалъ ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ, не благоугодно ли будетъ Всемилостивѣйше повелѣть, вмѣсто исключенія капитанъ-лейтенанта Скрыплева изъ службы, считать его отрѣшеннымъ отъ должности командира; обратясь за тѣмъ къ оказывающемуся прикосновеннымъ къ сему дѣлу старшему штурманскому офицеру корвета прапорщику Скребцову, который обнаружилъ отсутствіе должной внимательности при пересмотрѣ имѣвшихся на корветѣ картъ, вслѣдствіе чего въ плаваніи корвета не воспользовались картою по масштабу вдвое больше чѣмъ та, по которой плылъ корветъ, Морской Генералъ-Аудиторіатъ призналъ, что за таковое упущеніе Скребцова слѣдуетъ предать суду; но снисходя къ кратковременной службѣ сего офицера, въ продолженіе которой онъ могъ не усвоить вполнѣ обязанность штурманскаго офицера въ плаваніи, Морской Генералъ Аудиторіатъ, согласно съ мнѣніемъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, полагалъ достаточнымъ ограничиться взысканіемъ съ Скребцова въ административномъ порядкѣ, а именно, обойти его по линіи одинъ разъ производствомъ въ слѣдующій чинъ и не назначать старшимъ штурманомъ въ теченіе двухъ кампаній. Въ заключеніе Морской Генералъ-Аудиторіатъ согласно съ приговоромъ коммисіи военнаго суда и руководствуясь бывшими примѣрами, полагалъ

казенный убытокъ отъ гибели корвета «Новикъ» принять на счетъ казны.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ Морскаго Генералъ-Аудиторіата Государь Императоръ въ 4 день октября 1865 г. Высочайше изволилъ положить собственноручно слѣдующую конфирмацію:

«Капитанъ-лейтенанта Скрыплева никакому взысканію не подвергать, а впрочемъ быть по сему».

Транспортъ «Днѣстръ».

Транспортъ «Днѣстръ», по предписанію начальника Сухумской морской станціи, 18-го іюня 1864 года, снялся на буксирѣ шхуны «Бомборы» съ Сухумскаго рейда для слѣдованія въ укрѣпленіе Св. Духа съ грузомъ, куда прибылъ 19-го числа въ 5½ часовъ пополуночи и бросилъ дагликстовый якорь на глубинѣ 9-ти саженъ, имѣя каната 25 саженъ; грунтъ мелкій песокъ. Тотчасъ, при благопріятной погодѣ, черезъ лацъ-портъ начали выгрузку, которая продолжалась и на слѣдующій день. Въ 3 часа пополудни 20-го числа, при паденіи барометра, когда вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ NW, лацъ-портъ былъ закрытъ и выгрузка производилась черезъ люки. Къ 8-ми часамъ вѣтеръ скрѣпчалъ, а къ 12-ти перешелъ къ умѣренному SSW съ дождемъ. Послѣ полночи 21-го числа сдѣлалось маловѣтріе отъ SSO, дождь продолжалъ идти и вслѣдъ за тѣмъ пошла SW зыбь. Командиръ транспорта приготовился при первой возможности уйти въ море, но до 7 часовъ утра при томъ же маловѣтріи зыбь увеличилась почему отданъ былъ плехтовый якорь, каната 30 саженъ; зыбь съ каждымъ часомъ отнимала все болѣе и болѣе возможность оставить рейдъ. Въ 7 часовъ нашелъ жестокій шквалъ отъ SW съ дождемъ, развелъ громаднѣйшую зыбь, потомъ нѣсколько стихло и транспортъ, поставленный SO теченіемъ поперекъ зыби, до того качало, что нельзя было держаться на палубѣ, розмахи по кренометру доходили до 45°. Въ это время тронулся барказъ въ рострахъ, сорвало съ мѣста и разбило оба нак-

*

тауза, а потому огонь въ камбузной погашенъ. Къ 8 часамъ вечера подулъ свѣжій SW, транспортъ поставило по зыби; глубина за кормой была $4\frac{1}{2}$ сажени, разстояніе до берега, приблизительно, 7 кабельтовыхъ; дождь не переставалъ идти ливнемъ. Около 9 часовъ, когда вѣтеръ сталъ снова крѣпчать, приказано готовить лѣвый запасный якорь, при этомъ поползли изъ палубы стопорные обухи и начало сучитъ обѣ становыя цѣпи, которыя однако были задержаны, заведенными, въ помощь палубнымъ стопорамъ, стопорами на кнехты и захвачены концами и канатными свитнями. Вскорѣ нашелъ жестокій порывъ и цѣпь отъ праваго становаго якоря лопнула на 25 саженяхъ; немедленно за тѣмъ былъ отданъ лѣвый запасный якорь, становую цѣпь начало сучить и высучило до жвака-галса; задержавши, по возможности, обѣ цѣпи, стали готовить правый запасный якорь и, чтобы облегчить носъ транспорта перенесено груза, сколько можно на корму. Въ половинѣ 10-го часа огромная волна вкатилась черезъ бакъ на палубу, вода хлынула на кубрикъ и покрыла верхнюю палубу; тотчасъ отданъ четвертый якорь и забили парусиною всѣ люки кубрика и верхней палубы; зыбь увеличивалась и при малой глубинѣ за кормою не дозволяла больше травить цѣпей; около 11-ти часовъ становой якорь началъ сдавать, а потому къ 12 часамъ потравили цѣпей: лѣвой запасной до 80 сажень, правой до 70 сажень; транспортъ остановился, хотя удары волненія значительно увеличились и почти каждая волна вкатывалась на палубу, причемъ вырвало три стопорные рыма и разломало гальюнъ. Съ полночи 22-го числа зыбь была особенно велика, вѣтеръ сдѣлался мягче, но удары въ носъ транспорта до того были сильны, что отъ сотрясенія отлетали филенки въ каютахъ; вода не успѣвала сходить по шпигатамъ съ палубы и транспортъ снова стало дрейфовать.

Командиръ не находилъ уже средствъ къ вѣрному спасенію судна, и при тѣхъ неправильныхъ размахахъ, какіе имѣлъ транспортъ, счелъ крайне опаснымъ срубить мачты.

Въ исходѣ третьяго часа пополуночи былъ слышанъ первый легкій толчокъ рулемъ о песчаный грунтъ; въ 4 часа вторымъ

ударомъ приподняло руль, судно было на мели и зыбью его уже било о грунтъ.

Командиръ опасаясь за участь транспорта и команды, рѣшился переправить ее на берегъ, для чего въ началѣ 5-го часа сданы за корму на перлиняхъ катера, а барказъ былъ оставленъ въ рострахъ по невозможности спустить его. Удары транспорта кормой и килемъ повторялись, причемъ руль высоко приподнимался; наконецъ, его сломало и онъ потонулъ. Къ 6-ти часамъ поданы на берегъ посредствомъ плота два перлиня; но когда начали травить концы перлиней, то катера бросило буруномъ къ берегу; у одного катера разбило носовую часть, другой разбило въ щепки; бывшіе же на катерахъ гребцы спасены людьми съ берега. Послѣ сего переправа производилась на плотахъ, продолжалась до двухъ часовъ пополудни и окончена благополучно; легко зашиблено только нѣсколько человѣкъ при производствѣ различныхъ работъ. Команда и командиръ оставили транспортъ въ $2^1/_2$ часа пополудни въ безнадежномъ состояніи. Воды въ трюмѣ 28 дюймовъ.

До 6-ти часовъ транспортъ стоялъ приткнувшись кормою къ отмели, а бортомъ вдоль берега и лежа на правой сторонѣ; вѣтеръ стихалъ, но громадное волненіе не переставало ходить черезъ бортъ по палубѣ. Къ ночи вѣтеръ стихъ совершенно, въ полночь подулъ свѣжій NO, транспортъ, зыбью бросаемый по временамъ къ берегу, снова отходилъ, стоя къ NW носомъ, на глубинѣ 18 футъ.

Въ 4 часа утра 23-го числа представилась возможность спустить съ берега казачій барказъ; командиръ съ частью команды переѣхалъ на транспортъ; подтянувшись на глубину 20 футъ и имѣя всѣхъ трехъ канатовъ по 30 саженъ былъ сдѣланъ завозъ на глубину 19 саженъ. Правый запасный якорь былъ поднятъ на 22 футахъ, лѣваго становаго якоря была поднята одна лопнувшая цѣпь съ трещинами поперекъ двухъ звеньевъ на 15 саженяхъ, лѣвый запасный якорь поднятъ съ глубины 23 футъ. Къ 11 часамъ перетянувшись на бо́льшую глубину, отданъ якорь на 30 саженяхъ. Воды въ трюмѣ было до 28 дюймовъ, по выкачкѣ ея, она прибывала болѣе 14 дюймовъ въ сутки. Съ 23-го

до 26 числа команда занималась приведеніемъ транспорта въ порядокъ, изготовленіемъ временнаго руля и выгрузкою оставшагося на суднѣ груза.

Между тѣмъ командиръ донесъ о случившемся съ транспортомъ начальнику Сухомской морской станціи, который 26-го іюня прибылъ самъ на корветѣ «Кречетъ» въ Адлеръ, для помощи транспорту средствами станціи.

По осмотрѣ водолазами подводной части, найдено, что фалшъкиль сорванъ отъ кормы до бизань мачты и въ носу подъ фокъмачтой; въ остальныхъ частяхъ корпусъ не поврежденъ.

28-го числа транспортъ «Днѣстръ» на буксирѣ корвета «Кречетъ» приведенъ благополучно въ Севастополь; а потерянные два якоря впослѣдствіи подняты и отосланы въ Николаевъ.

Мнѣніемъ главнаго командира, слѣдственной коммисіи и Генералъ Аудиторіата командиръ транспорта капитанъ лейтенантъ Вальдъ былъ оправданъ, а убытки происшедшіе отъ аваріи транспорта приняты на счетъ казны.

Клиперъ «Всадникъ».

11-го августа въ 8-мъ часовъ утра лодка «Соболь», на которой находился начальникъ эскадры броненосныхъ судовъ, свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лихачевъ, лодка «Горностай» и клиперъ «Всадникъ» по сигналу съ лодки «Соболь» *снялись съ якоря* съ ревельскаго рейда и направились въ море для испытанія ихъ морскихъ качествъ. Въ 10-ть часовъ сигналомъ начальника эскадры велѣно записать порядокъ линіи: «Соболь», «Горностай», «Всадникъ»; въ то же время сдѣланъ сигнанъ «слѣдовать за мной». Вскорѣ лодка «Горностай» показала, что имѣетъ повржденіе въ машинѣ и, будучи осмотрѣна самимъ начальникомъ эскадры, осталась въ Ревелѣ, а отрядъ, въ составѣ только двухъ судовъ, направился къ выходу изъ Финскаго залива.

До 5-ти часовъ утра слѣдующаго дня шли лодка «Соболь» подъ парами, клиперъ «Всадникъ» въ кильватеръ лодкѣ. 12-го числа въ 5-мъ часу пополуночи поставили всѣ паруса и прекратили пары. Вѣтеръ, сперва умѣренный отъ OSO, постепенно свѣжелъ и

перешелъ къ ONO. Суда шли въ бакштагъ на лѣвый галсъ подъ лисселями и въ два часа пополудни привели въ бейдевиндъ на правый галсъ. Командиръ «Всадника», капитанъ-лейтенантъ Бирюлевъ доноситъ о постигшемъ его бѣдствіи въ рапортѣ своемъ начальнику эскадры въ слѣдующихъ словахъ:

«12-го августа въ два часа пополудни, приведя ввѣренный мнѣ клиперъ по сигналу начальника эскадры въ бейдевиндъ на правый галсъ, продолжалъ править въ бейдевиндъ и лежалъ по штандартъ компасу на румбъ N½O. Быстро свѣжѣвшій вѣтеръ и быстро падавшій анероидъ понудили меня сдѣлать неотлагательныя приготовленія къ штормовой погодѣ. Закрѣпивъ брамсели, поставилъ форъ-трисель, кливеръ замѣнилъ форъ-стеньги стакселемъ, закрѣпилъ форъ марсель, у гротъ марселя взялъ два рифа и, наконецъ, поставилъ гротъ трисель. Съ этими парусами имѣлъ ходу 4 узла и держался за лодкой «Соболь» равномѣрно въ 6-ть кабельтовыхъ, выходя, вслѣдствіе перемѣнъ вѣтра, временами до полукабельтова на вѣтеръ и падая подъ вѣтеръ до полутора кабельтова. Убравшись съ парусами, приступилъ къ положенію добавочныхъ крѣпленій на орудія, ростры и другіе предметы. Въ началѣ 5-го часа, по случаю сгустившейся пасмурности, лодка «Соболь» скрылась на короткое время. Имѣя въ виду предписаніе начальника эскадры, чтобы, въ случаѣ раздѣленія, клиперъ прибылъ въ Ревель не позже 14 числа, сейчасъ же занялся соображеніемъ о томъ, какъ выгоднѣе будетъ употребить имѣвшійся на клиперѣ 12-ти часовой запасъ угля; но составлявшійся планъ еще не былъ оконченъ, какъ лодка «Соболь» была снова усмотрѣна нѣсколько на вѣтрѣ и въ прежнемъ разстояніи. Полагая, что при неточности положенія и крайне неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, лодка «Соболь» не замедлитъ прибѣгнуть къ пособію паровъ, постоянно наблюдалъ за лодкою въ этомъ отношеніи, но до наступленія темноты дыма не видѣлъ, хотя и различалъ паруса. Съ своей стороны располагалъ приступить къ спуску винта и къ разводкѣ паровъ въ ½ 9-го часа; разсчитывая окончить къ тому времени всѣ укрѣпленія, считавшіяся мною необходимыми по случаю бывшей въ то время штормовой погоды. Между тѣмъ въ то время дано было знать

съ бака о показавшемся огнѣ съ правой стороны. Не теряя ни минуты, я былъ на бакѣ, чтобы удостовѣриться въ направленіи и растояніи усморѣннаго огня, который и былъ принятъ за марсовый огонь лодки «Соболь» и былъ видѣнъ впереди праваго траверза въ недальнемъ разстояніи. Указавъ мнѣ на огонь, часовой, вслѣдъ за тѣмъ же спросилъ меня не берегъ ли видѣнъ въ лѣвой рукѣ? Дѣйствительно, въ лѣвой рукѣ открывался въ самомъ близкомъ разстояніи берегъ, ограничивавшійся мысомъ. Сдѣлавъ немедленно распоряженіе о спускѣ винта, объ изготовленіи паровъ и якорей, приказалъ бросить дипъ и ручные лоты, и продолжалъ править въ бейдевиндъ въ надеждѣ миновать крайній мысъ, такъ какъ для поворота черезъ фордевиндъ не было достаточнаго мѣста. Увидя же вслѣдъ за тѣмъ невозможность пройти мысъ, приказалъ бросить сначала правый якорь а потомъ лѣвый; но они оба задѣли за подушки и не отдались. Въ это время носъ клипера уже коснулся буруновъ и, изъ опасенія, что его повалитъ на бокъ, приказалъ положить право на бортъ и взять трисели на гитовы. За тѣмъ послѣдовали страшные удары всѣмъ корпусомъ о грунтъ и наклоненіе на обѣ стороны, изъ коихъ лѣвая предвѣщала крайнюю опасность. Для облегченія судна приступили немедля къ срубкѣ мачтъ и къ выкачиванію изъ трюма воды, которая прибывала значительно. Срубленныя мачты упали на лѣвую сторону поперегъ судна. Окончивъ срубку мачтъ, и, продолжая откачивать воду, приказалъ жечь фальшфейера и пускать ракеты съ цѣлью обратить вниманіе служащихъ на маякѣ и предупредить лодку Соболь объ опасности. Между тѣмъ удары продолжались и были такъ сильны, что заставляли опасаться за цѣлость судна. Съ разсвѣтомъ замѣчены были отсутствующими съ судна: лейтенантъ Гладкій 2-й и 7-мь нижнихъ чиновъ. Слѣдствіе о погибели этихъ людей производится коммисіею подъ первенствомъ старшаго офицера лейтенанта Повалишина. Съ разсвѣтомъ же лейтенантъ Повалишинъ доложилъ мнѣ, что артиллерійскій кондукторъ и двое изъ нижнихъ чиновъ изъявляютъ желаніе передать на плотѣ на берегъ тонкій конецъ для основы надежнаго леера изъ кабельтова. Имѣя въ виду продолжавшіеся сильные удары всѣмъ корпусомъ судна, застав-

лявшіе опасаться за цѣлость клипера, разрѣшилъ постройку этого плота. Вопреки предположенію, плотъ, по спускѣ его на воду, не былъ прибитъ прямо къ берегу, а былъ унесенъ далеко влѣво и выброшенъ на берегъ. Вскорѣ передъ клиперомъ явился одинъ изъ бывшихъ на плоту матросъ Слипатовъ. Тогда, по предложенію же лейтенанта Повалишина, былъ посланъ на берегъ конецъ съ тремя охотниками изъ нижнихъ чиновъ на двойкѣ. Охотники эти достигли берега благополучно, но конецъ опустили. За тѣмъ лейтенантъ Повалишинъ вызвался самъ съ лейтенантомъ Лейманомъ и мичманомъ Румбовичемъ доставить на берегъ конецъ на вельботѣ № 2. Конецъ этотъ былъ поданъ на берегъ благополучно и посредствомъ его былъ протянутъ перлень между берегомъ и клиперомъ. Погода еще не стихала, сильные удары заставляли опасаться за цѣлость клипера и опасность, что клиперъ прижметъ къ берегу лагомъ и повалитъ на бокъ, не переставала угрожать. Поэтому я приступилъ къ перевозу команды на берегъ посредствомъ капитанскаго вельбота. Управленіе вельботомъ поручилъ мичману Семичеву и въ первый рейсъ, кромѣ гребцовъ, посадилъ на него доктора, фельдшера и 2-хъ больныхъ. Оказавшееся затрудненіе въ движеніи по лееру вельбота, понудило мичмана Семичева приказать обрѣзать стропки, удерживавшія вельботъ у леера, и взяться за весла. Но какъ при этомъ была обрѣзана одна стропка, то буруномъ вельботъ опрокинуло, причемъ погибли медикъ коллежскій ассесоръ Добровъ, мичманъ Семичевъ и 4 человѣка нижнихъ чиновъ. Изъ бывшихъ на плоту оказалось впослѣдствіи: погибъ одинъ артиллерійскій кондукторъ, Александровъ.

Такимъ образомъ ввѣренная мнѣ команда лишилась: медика коллежскаго ассесора Доброва, лейтенанта Гладкаго, мичмана Семичева, артиллерійскаго кондуктора Александрова и 11-ти человѣкъ нижнихъ чиновъ. Изъ числа погибшихъ найдены и похоронены: медикъ Добровъ, мичманъ Семичевъ, артиллерійскій кондукторъ Александровъ и 4 человѣка нижнихъ чиновъ.

Во время бывшаго несчастія съ капитанскимъ вельботомъ, подошли къ берегу противъ клипера служащіе на маякѣ 5-ть человѣкъ и улучшили положеніе леера тѣмъ, что приподняли его у самой воды

посредствомъ козелъ. Это подало намъ мысль приподнять лееръ и на клиперѣ и переводить людей посредствомъ бесѣдки сверхъ воды. Съ помощiю маячной прислуги устроена была ходившая по лееру бесѣдка съ оттяжками на берегъ и на клиперъ и представила совершенно безопасное сообщенiе съ берегомъ. По изготовленiи этой бесѣдки приступили къ перевозкѣ людей, которая продолжалась до 6-ти часовъ вечера. Къ этому же времени погода значительно стихла и клиперъ установился совершенно спокойно; такъ что у меня явилось сожалѣнiе въ преждевременномъ переводѣ людей на берегъ и прекращенiи дѣйствiя помпъ. Располагая прекратить перевозъ людей на берегъ, спустился самъ на бесѣдкѣ для совѣщанiя съ начальникомъ маяка, съ тѣмъ, что если онъ признаетъ оставленiе людей на клиперѣ возможнымъ, то возвратиться на клиперъ съ людьми посредствомъ той же бесѣдки, чтобъ продолжать дѣйствовать помпами. Но начальникъ маяка нашелъ оставленiе людей на клиперѣ невозможнымъ по причинѣ бывающихъ здѣсь внезапныхъ штормовъ такой силы, при которой разрушенiе самого клипера неизбѣжно. Къ подкрѣпленiю своихъ доводовъ онъ приводилъ свою опытность, основанную на 15-тилѣтней службѣ на маякѣ, причемъ ему приходилось присутствовать при крушенiи не менѣе 20-ти судовъ. На основанiи доводовъ начальника маяка, продолжалъ переводъ на берегъ людей и окончилъ его благополучно. Для помѣщенiя команды на берегу начальникъ маяка предложилъ казенный домъ съ печами, въ $2^1/_2$ верстахъ отъ клипера. 16-го августа стихнувшiе немного буруны дозволили отправить рабочiй катеръ въ Фаре Зундъ. На этомъ катерѣ отправилъ консулу въ г. Висби записку, въ коей просилъ или выслать провiантъ, или снять съ острова команду, а равно и отправить въ С.Петербургъ короткую телеграмму о происшествiи. За отправленiемъ катера остался только при двойкѣ и маломъ вельботѣ, а два остальныя судна были выброшены на берегъ разбитыми. Посредствомъ двойки и вельбота приступили къ перевозу на берегъ провизiи, а потомъ необходимой посуды и багажа, также продолжали откачивать и воду. При этомъ замѣчено что вода выше 48 дюйм. не поднимается; послѣ провизiи и багажа свезли на берегъ необхо-

димые матеріалы для исправленія гребныхъ судовъ и казармы занятой командою. 18 августа вечеромъ прибылъ изъ Фаре-зунда нанятый стокгольмскимъ посольствомъ пароходъ съ агентомъ русскаго консула г-мъ Лимевалькомъ и подошелъ къ западной части острова, по случаю свѣжаго восточнаго вѣтра. Тогда г. Лимевалькъ объявилъ, что этотъ пароходъ нанятъ для надобностей по клиперу, и спрашивалъ моихъ распоряженій. Имѣя въ виду быструю убыль провизіи и то обстоятельство, что на пароходѣ провіанта привезено не было, я просилъ г. Лимевалька перевезти въ Фаре-зундъ мичмана Румбовича и 132 человѣка нижнихъ чиновъ, съ тѣмъ, чтобы отдалить срокъ провизіи до трехъ недѣль. Вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ г. Лимевалька пригласить на о-въ консула изъ Висби при первой возможности, для совѣщанія насчетъ продовольствія команды. На другой день, 19 августа, прибылъ консулъ изъ Висби г. Штаре и вмѣстѣ осмотрѣвъ клиперъ, мы не нашли возможнымъ сдѣлать что-либо для его спасенія при имѣемыхъ средствахъ, а потому положили, до полученія приказаній изъ С.Петербурга, перевезти на зафрахтованномъ пароходѣ въ Фаре-зундъ какое возможно имущество и потомъ команду, а при клиперѣ остаться мнѣ, двумъ офицерамъ и караулу изъ 20 матросъ. При этомъ полагалось оставить нетронутой машину, на случай присылки казенныхъ пароходовъ, для стаскиванія клипера съ мели. 20-го августа, съ приходомъ зафрахтованнаго парохода, я занялся погрузкой на него разнаго имущества и отправилъ его съ полнымъ грузомъ въ тотъ же вечеръ. 21-го августа, по случаю свѣжаго вѣтра, пароходъ не приходилъ и сообщенію съ клиперомъ препятствовали буруны. Наконецъ 22 августа прибыла и эскадра.

По полученіи депеши о бѣдствіи клипера, къ мѣсту крушенія были отправлены: фрегатъ «Свѣтлана», клипера «Яхонтъ», «Изумрудъ» и Жемчугъ подъ командою капитана 1-го ранга Изыльметьева. Соединенными дѣйствіями двухъ клиперовъ, фрегата и частнаго парохода въ 60 силъ клиперъ «Всадникъ» 3-го сентября сошолъ съ мели и на буксирѣ «Жемчуга» приведенъ въ Кронштадтъ. За тѣмъ, для дополненія свѣдѣній о крушеніи «Всадника», приводимъ слѣдующую записку г. начальника эскадры броненосныхъ

судовъ, представленную имъ въ слѣдственную коммисію, какъ отвѣты на слѣдующіе вопросы коммисіи:

1) Все ли время до крушенія клипера, «Всадникъ» былъ на своемъ мѣстѣ, т. е. въ кильватерѣ лодки «Соболь», и въ какомъ разстояніи ему было приказано держаться отъ этой лодки?

2) Былъ ли въ полдень сдѣланъ «Всаднику» сигналъ: показать широту и долготу? были ли вами ему показаны ваши долгота и широта, также была ли сдѣлана вами обсервація для опредѣленія своего мѣста? (всего этого по журналу не видно).

3) Въ два часа пополудни, по случаю свѣжаго вѣтра и дождя, на лодкѣ «Соболь» были ли убраны лиселя и брамсели и легли ли въ бейдевиндъ на правый галсъ? Изъ журнала же не видно, чтобъ «Всаднику» былъ сдѣланъ сигналъ убрать паруса и лечь въ бейдевиндъ на правый галсъ, и вообще, какъ въ это время былъ густой туманъ, какъ значится въ журналѣ, то видѣли ли вы клиперъ у себя въ кильватерѣ и въ какомъ разстояніи?

4) Почему именно вы привели на правый галсъ, который, судя по вѣтру, парусности, ходу и дрейфу, велъ къ берегу, тѣмъ болѣе въ пасмурную погоду, между тѣмъ какъ лѣвый галсъ велъ на просторъ?

5) Имѣвши полные марсели, вы закрѣпили ихъ въ 5 час., изъ журнала же не видно чтобъ вѣтеръ такъ вдругъ засвѣжѣлъ, что нельзя было нести зарифленные марсели:—объясните причины закрѣпленія ихъ и какія въ это время были сдѣланы распоряженія относительно «Всадника»?

6) Въ 5 часовъ пополудни былъ спущенъ винтъ, а въ 7 час. начали разводить пары. Не оставьте пояснить, почему винтъ былъ спущенъ двумя часами ранѣе разводки паровъ? (Онъ только могъ задерживать ходъ и увеличить дрейфъ), и было ли приказано «Всаднику» сигналомъ развести пары? (изъ журнала этого не видно), тѣмъ болѣе, что «Всадникъ» только по временамъ терялся изъ виду.

7) Съ того времени, какъ привели въ бейдевиндъ вы считали 3 R дрейфу даже тогда когда марселя были закрѣплены и винтъ спущенъ, хотя пары не были еще готовы и дали ходъ машины только въ

8 часовъ. Не мало ли считали тогда дрейфу и какъ его считали?

8) Въ $9\frac{1}{2}$ час. открыли огонь на R WNW$\frac{3}{4}$W, то за какой именно огонь вы его приняли?

9) Въ исходѣ 11-го часа вы видѣли по направленію SSO двѣ ракеты и фальшфейеръ, которыя, какъ вы полагали, были съ «Всадника», и вслѣдъ за этимъ увидѣли другой огонь, изъ чего вы удостовѣрились, что лодка находится у маяка острова Готско-Санд-э, въ антретномъ разстояніи 4-хъ миль, то, вѣроятно, въ это время было довольно ясно и по направленію гдѣ видны были ракеты и фальшфейеры, должно было думать, что «Всадникъ» уже терпитъ бѣдствіе, или покрайней мѣрѣ очень близокъ къ опасности, то были ли вами приняты мѣры къ разузнанію причинъ пусканія ракетъ и сожженія фалшфейера, и если нельзя было этого сдѣлать вскорѣ послѣ спуска ракетъ, такъ какъ это было ночью, то не подходили ли вы съ разсвѣтомъ къ тому мѣсту, чтобъ въ случаѣ крушенія «Всадника», подать помощь?

10) Послѣ двухъ часовъ пополудни, когда, по сигналу, привели въ бейдевиндъ, до спущенныхъ съ клипера «Всадникъ» ракетъ, въ журналѣ о немъ ничего не говорится, хотя изъ журнала клипера Всадникъ и изъ выписки флагманскаго журнала видно, что не всегда былъ густой туманъ или пасмурность, то не оставьте пояснить: все ли время держали клиперъ въ кильватерѣ и въ такомъ ли разстояніи, что можно было разсмотрѣть сигналы какъ дневные, такъ и ночные, разслышать туманные, если нѣтъ, то почему? и были ли ему сдѣланы сигналы держаться соединенно и въ какомъ разстояніи? и во время густаго тумана показали ли вы ему свое мѣсто пушечными выстрѣлами?

11) Прокладывая по картѣ генеральное меркаторское счисленіе отъ послѣдняго пеленга у Дагерорда и отдѣльно прокладывая каждый курсъ и переплытое разстояніе, разность между этими пунктами въ 9 час. вечера по картѣ двѣ съ половиною мили по паралелли; продолжая идти тѣмъ курсомъ, въ 11 час. по счисленію мѣсто лодки «Соболь» отъ готско-сандскихъ маяковъ, находилось на NO 58° въ $23\frac{3}{4}$ миляхъ, а по выпискѣ изъ журнала вы находились отъ упомянутыхъ маяковъ въ антретномъ

разстояніи 4-хъ миль; разность между этими мѣстами $18^3/_4$ мили; коммиссія покорнѣйше проситъ ваше превосходительство объяснить происшедшую причину такой большей разности въ короткое время плаванія.

12) Не оставте пояснить, руководствовались ли вы во время плаванія §§ 44, 45 и 46 морскаго устава (такъ какъ изъ флагманскаго журнала соотвѣтственныхъ о томъ распоряженій не видно).

Отвѣты начальника эскадры броненосныхъ судовъ.

На предложенные мнѣ въ отношеніи коммиссіи, отъ 19 сентября № 8, вопросы имѣю честь отвѣчать по пунктамъ:

1) Около 2-хъ часовъ пополудни 12 августа былъ сдѣланъ мною сигналъ привести послѣдовательно на правый галсъ. Клиперъ «Всадникъ» былъ въ это время отставши, т. е. въ разстояніи около 1-й мили позади лодки «Соболь». Исполняя сигналъ, клиперъ отдалъ марсафалы и началъ брать рифы и крѣпить одинъ изъ марселей, чрезъ что тотасъ же разстояніе его еще болѣе и значительно увеличилось и съ тѣхъ поръ, пока клиперъ можно было видѣть, разстояніе это не уменьшалось, а все болѣе и болѣе увеличивалось, по крайней мѣрѣ до 3-хъ или 4 миль. Онъ не былъ видѣнъ постоянно, но отъ времени до времени скрывался въ дождѣ и пасмурности. Клиперъ былъ упавши подъ вѣтеръ, что и не могло быть иначе, ибо, находясь въ кильватерѣ, на вѣтрѣ онъ не могъ бы попасть на мель. Разстояніе, въ которомъ держаться отъ меня, ему назначено не было, потому что назначать положительно разстояніе, въ которомъ держаться, можно только съ судами сколько нибудь испытанными; а клиперъ совершалъ первое свое плаваніе.

2) Всего этого не было сдѣлано во 1-хъ, потому, что не было и не могло быть сдѣлано астрономическими наблюденіями; во 2-хъ потому, что, не имѣя хорошо обсервованнаго пункта, который бы можно было показать съ безошибочною увѣренностію и дать въ руководство партикулярнымъ судамъ, я предпочитаю этихъ сигналовъ не дѣлать, ибо это, кромѣ сбивчивости и недовѣрія къ своему счисленію, ничего породить не можетъ, а въ 3-хъ, въ настоящемъ случаѣ, въ особенности, въ этомъ не настояло на-

добности, потому что мы не болѣе 10-ти часовъ предъ тѣмъ потеряли изъ виду берегъ и отъ другаго ближайшаго къ намъ берега находились въ разстояніи не менѣе 40 миль.

3) Объяснено въ отвѣтѣ на пунктъ 1-й.

4) Хотя коммисія и находитъ, что правый галсъ, судя по вѣтру, парусности, ходу и дрейфу велъ къ берегу, тѣмъ болѣе въ пасмурную погоду, между тѣмъ какъ лѣвый галсъ велъ на просторъ,—но я съ этимъ мнѣніемъ согласиться не могу, основываясь на счисленіи и прокладываніи, которое сдѣлано самою же коммисіею, и по которому, какъ объяснено въ пунктѣ 11, мѣсто лодки «Соболь» въ 11 час. вечера 12 августа выходитъ отъ готско-сандскихъ маяковъ въ 22½ миляхъ, слѣдовательно отъ ближайшаго берега О-вой оконечности о-ва Готско-сандэ въ разстояніи 18 или 19 миль. Вотъ въ какомъ разстояніи отъ ближайшаго берега велъ правый галсъ и нѣтъ никакого повода дѣлать заключеніе, что такой курсъ ведетъ къ берегу или опасности.

Въ морѣ должно имѣть въ виду не только обстоятельства минуты, но разчитывать также по крайней мѣрѣ на нѣсколько часовъ впередъ. Мы привели въ бейдевиндъ противу N оконечности острова Фаре, и если бы легли лѣвымъ галсомъ, то хотя при дувшемъ вѣтрѣ курсъ этотъ и отводилъ бы нѣсколько отъ берега, но онъ велъ вдоль о-ва Готланда, и если бы вѣтеръ, спустя нѣсколько часовъ зашелъ къ О-ту или OSO, тогда положеніе обоихъ судовъ, или по крайней мѣрѣ лодки «Соболь», имѣющей весьма слабую машину и плохія морскія качества, было бы несравненно болѣе критическое, чѣмъ оно могло быть при всевозможныхъ обстоятельствахъ на правомъ галсѣ, и въ такомъ случаѣ, въ особенности если бы вѣтеръ дулъ съ тою же силою, или еще болѣе скрѣпчалъ, я весьма сомнѣваюсь, чтобы можно было предпринять какія либо дѣйствительная мѣры для избѣженія опасности.

Правый же галсъ, хотя онъ и приближалъ насъ къ о-ву Готско-Сандэ, но велъ отъ него въ 18 или 19-ти миляхъ. Островъ этотъ, кругомъ приглубъ, имѣетъ въ ширину отъ N къ S всего четыре мили и по обѣ стороны свободные проливы въ 10 или 15 миль шириною.

Островъ довольно возвышенъ и весь покрытъ лѣсомъ, почему и замѣтенъ въ значительномъ разстояніи. Погода хотя была пасмурная и шелъ дождь, но густаго тумана не было и ночь должна была быть не совсѣмъ темная (12 августа была 1-я четверть луны). По всемъ этимъ обстоятельствамъ, предполагая даже возможною невѣрность счисленія, я былъ увѣренъ, что если мы и пройдемъ къ о-ву Готско-Сандэ ближе, чѣмъ выходило по счисленію, то увидимъ его все-таки въ такомъ разстояніи, что можемъ совершенно свободно пройти его на вѣтрѣ, или же спуститься, если бы это оказалось удобнѣе. Что предположеніе и разсчетъ этотъ были неошибочны, доказывается тѣмъ, что мы, проходя о-въ въ разстояніи около 4 миль, видѣли его совершенно ясно. Къ этому надо прибавить, что нѣкоторая ошибка въ счисленіи (даже столь значительная, какъ оказалось на самомъ дѣлѣ) на правомъ галсѣ не производила особенной важности, между тѣмъ какъ на лѣвомъ галсѣ подобная ошибка дѣлала бы наше положеніе значительно хуже. Точно также какая бы перемѣна вѣтра ни послѣдовала на правомъ галсѣ, это нисколько бы не затрудняло и не усложняло положеніе, чего никакъ нельзя сказать о курсѣ лѣвымъ галсомъ, какъ это объяснено выше; такимъ образомъ, не видя ничего опаснаго въ правомъ галсѣ и не желая удалиться далеко къ S отъ Финскаго залива, куда я долженъ былъ возвратиться въ самое непродолжительное время, я предпочелъ лечь къ N-ду, т. е. на правый галсъ, курсомъ, который велъ въ 18 миляхъ отъ ближайшаго берега.

5 и 6 Коммисія, можетъ быть, не имѣетъ въ виду, что лодка «Соболь» имѣетъ только два рифа у марселей и что паруса эти были весьма дурно сшиты, и хотя по силѣ вѣтра можно бы было продержать нѣкоторое время эти паруса совершенно зарифленными, но, постановленные такимъ образомъ паруса эти нисколько бы не прибавляли ходу, а только уваливали бы лодку въ бокъ.

Въ 5-мъ часу пополудни имѣя въ виду свѣжѣвшій вѣтеръ и то, что лодка «Соболь», какъ должно предполагать по ея плоскодонной постройкѣ, весьма плохо удерживаетъ свое мѣсто

въ бейдевиндъ, я приказалъ разводить огонь, и когда будутъ пары подниматься, приступить къ спуску винта и крѣпленію марселей, имѣя въ виду держаться въ бейдевиндъ подъ косыми парусами и малымъ ходомъ машины. За тѣмъ, командиръ лодки капитанъ-лейтенантъ Михайловъ представилъ мнѣ, что при большой качкѣ (розмахи доходили до 30° и болѣе) и совершенной неопытности команды (большая часть которой страдала морской болѣзнью), спускъ винта и крѣпленіе марселей займетъ неминуемо очень много времени и просилъ разрѣшенія приступить, немедля, къ работѣ. Находя эти доводы основательными, я согласился на это. Между тѣмъ, при разводкѣ паровъ встрѣтилось то неудобство, что въ качегарное отдѣленіе, съ палубы, вливалась вода въ значительномъ количествѣ, почему, было весьма трудно развести и поднять пары; работа эта заняла несравненно болѣе времени, чѣмъ можно было разсчитывать. Такимъ образомъ, объясняется, почему къ спуску винта было приступлено въ 5-ть часовъ, а пары были готовы только къ 8-ми часамъ вечера. «Всаднику» никакого сигнала относительно этого сдѣлано не было, во 1) потому, что я находилъ за нужное прибѣгнуть къ помощи пара преимущественно для лодки, по неудовлетворительности ея морскихъ качествъ; клиперъ же обладаетъ весьма хорошими качествами (я говорю утвердительно, по знакомству моему съ клиперомъ «Абрекъ»), и во 2) потому, что клиперъ, въ это время и вообще съ тѣхъ поръ, какъ привели въ бейдевиндъ, находился въ такомъ разстояніи, что сигналы не могли быть хорошо разсмотрѣны; въ справедливости этаго мнѣнія меня убѣждаетъ то обстоятельство, что когда, приводя въ бейдевиндъ онъ отдалъ марсафалы, то мы весьма долго не могли разобрать, что онъ дѣлаетъ и я нѣкоторое время полагалъ, что онъ мѣняетъ марсели; такъ же точно убѣждаетъ въ этомъ еще болѣе то, что хотя бывшіе на клиперѣ и увѣряютъ, что они видѣли лодку, но однакоже не замѣтили того, что мы разводимъ пары, хотя въ это время и былъ еще полный дневный свѣтъ. (Захожденіе солнца 12 августа должно было имѣть мѣсто къ 7 час. 15 мин., или 7 час. 12 мин.)

7) Дрейфъ опредѣляли такъ, какъ это обыкновенно дѣлается,

т. е. наблюдая по компасу уголъ, составляемый направленіемъ струи съ линіею киля или съ направленіемъ судна. Какъ въ этомъ, такъ относительно всего, что касается счисленія пути, я не замѣчалъ ничего, кромѣ тщательности и акуратности со стороны моего флагманскаго штурмана штабсъ-капитана Елкина, а равно и со стороны штурманскаго офицера лодки «Соболь», подпоручика Клементьева, что считаю долгомъ засвидѣтельствовать.

8) Когда открылся огонь, то онъ и былъ принятъ за одинъ изъ маяковъ Готско-Сандэ. Это было совершенно согласно и входило въ мои предположенія; никакого другаго огня я не ожидалъ увидѣть, а разсчитывая на то, что лодку до нѣкоторой степени могло снести при штормѣ подъ вѣтеръ, былъ совершенно приготовленъ и ожидалъ увидѣть маяки о-ва Готско-Сандэ у себя подъ вѣтромъ.

9) Ракеты по своду нашихъ ночныхъ сигналовъ не имѣютъ никакого другаго значенія, кромѣ одного: «сигналъ сдѣланъ по ошибкѣ», и потому изъ видѣннаго фальшфейера и двухъ, или одной ракеты несправедливо сдѣлать такой выводъ, чтобы этотъ сигналъ означалъ «бѣдствіе» и былъ бы именно съ клипера «Всадникъ». Для разузнанія причины спуска ракетъ, ночью, я не имѣлъ возможности ничего предпринять; на другой же день, 13 августа, продолжалась пасмурная погода, дождь и большое волненіе; при этихъ обстоятельствахъ дѣлать какія бы то ни было разысканія не повело бы, вѣроятно, ни къ чему. Что же касается до клипера, то командиръ его имѣлъ отъ меня предписаніе, въ случаѣ, если бы онъ разлучился со мной во время тумана, ночью, или по какимъ бы то ни было обстоятельствамъ,—идти въ Ревель и прибыть туда не позже 14 августа. Поэтому нѣтъ никакихъ положительныхъ причинъ предполагать, что съ клиперомъ случилось какое-либо несчастіе; я могъ скорѣе разсчитывать, что разлучась со мною и руководствуясь даннымъ ему предписаніемъ, капитанъ-лейтенантъ Бирилевъ направился въ Ревель, куда и я долженъ былъ, съ своей стороны, спѣшить для того, чтобы оттуда идти на соединеніе съ другими судами ввѣренной мнѣ эскадры.

Считая неумѣстнымъ входить здѣсь въ объясненіе дальнѣйшихъ моихъ движеній, я долженъ однако замѣтить, что, въ слу-

чаѣ какого-либо несчастія съ клиперомъ, помощь, которую могло принести такое судно, какъ лодка «Соболь», была бы, конечно, далеко недѣйствительною.

10) На вопросы этого пункта я отвѣчалъ уже выше; что же касается до туманныхъ сигналовъ, то не было никакого повода прибѣгать къ нимъ, потому что собственно тумана, постояннаго и густаго вовсе и не было; продолжали идти тѣмъ же курсомъ и не переставали видѣть клиперъ, если не постоянно, то по крайнѣй мѣрѣ по временамъ, а слѣдовательно и клиперъ могъ отчасти видѣть лодку; что же касается до своего положенія относительно насъ, то онъ не могъ имѣть сомнѣнія.

11) Разность въ счисленіи могла происходить отъ всѣхъ причинъ, отъ которыхъ такая разница обыкновенно случается, именно: а) отъ погрѣшности способовъ путеваго счисленія вообще, и, хотя веденное на лодкѣ «Соболь» счислекіе заслуживаетъ, по моему мнѣнію, полнаго довѣрія, тѣмъ не менѣе я, не могу утверждать, чтобы оно не имѣло какой-либо изъ тѣхъ прогрѣшностей, которымъ подвержено всякое счисленіе; б) оттого, что лодку могло уваливать и снести во время шторма подъ вѣтеръ гораздо болѣе, чѣмъ можно было расчитывать, основываясь только на счисленіи, и наконецъ в) отъ теченія, которое какъ извѣстно, въ этой мѣстности неправильно, и могло слѣдовать по направленію вѣтра, т. е. идти отъ О или ONO къ W или WSW. Всѣ эти причины порознь, или вмѣстѣ взятыя, могли имѣть вліяніе на счисленіе, размѣры котораго, ни предвидѣть, ни взвѣсить заранѣе невозможно; произошла ли оказавшаяся ошибка отъ соединенія всѣхъ этихъ причинъ вмѣстѣ или же, напримѣръ, отъ одного только теченія, положительно рѣшить невозможно. Что же касается до того, что при прокладываніи коммиссіею, по картѣ, генеральнаго меркаторскаго счисленія отъ послѣдняго пеленга Дагерорта и отдѣльно прокладывая каждый курсъ и переплытое разстояніе, разность между этими пунктами въ 9 час. вечера по картѣ, $2\frac{1}{2}$ мили, по параллели, то я не считаю себя обязаннымъ входить въ объясненіе этого обстоятельства, полагая что оно происходитъ отъ такой причины, которая и не требуетъ объясненія.

*

12) Отвѣтивъ съ полною подробностью на всѣ вопросы коммиссіи, я полагаю себя въ правѣ не отвѣчать на этотъ послѣдній, тѣмъ болѣе, что всѣ свѣдѣнія, какія по этому предмету могутъ быть нужны коммисіи, заключаются уже въ отвѣтахъ моихъ на прочіе пункты.

Главный командиръ Кронштадтскаго порта, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о крушеніи клипера «Всадникъ», нашелъ, что командиръ клипера капитанъ-лейтенантъ Бирилевъ и старшій штурманъ подпоручикъ Воронинъ виновны и подлежатъ суду за постановленіе судна на мель, происшедшее отъ небрежной прокладки на картѣ счисленія и, кромѣ этого, командиръ,—за послѣдующія распоряженія свои по постановкѣ клипера на мель. Также подлежитъ отвѣтственности начальникъ отряда, въ которомъ находился клиперъ, контръ-адміралъ Лихачевъ: 1) за постановку клипера на мель, такъ какъ онъ располагалъ его курсомъ (ибо до самаго момента постановки на мель клиперъ съ адмираломъ не разлучался) и тѣмъ навелъ его на опасность 2) За незаботливость объ участи судна, ввѣреннаго его попеченію, послѣ того, какъ съ лодки усмотрѣны были буруны, а впослѣдствіи видѣли пускаемыя съ клипера ракеты и, зная притомъ, что онъ находился подъ вѣтромъ, т. е. ближе еще къ опасности, чѣмъ лодка, и наконецъ 3) за неточное исполненіе §§ 43, 44, 45 и 46 морскаго устава. Старшій штурманъ при отрядѣ, штабсъ-капитанъ Елкинъ, отвѣтственъ за невѣрность флагманскаго счисленія, приведшаго клиперъ къ опасности. По соображеніи вышеизложенныхъ упущеній, адміралъ Новосильскій признаетъ, что и начальникъ отряда долженъ подлежать судебной отвѣтственности.

21 декабря 1864 г. Его Императорское Высочество Генералъ-Адміралъ представлялъ по дѣлу сему, на благоусмотрѣніе Его Императорскаго Величества, всеподданнѣйшій докладъ, слѣдующаго содержанія: Клиперъ «Всадникъ» отправившійся изъ Кронштадта въ Балтійское море въ началѣ августа 1864 г. для испытанія его качествъ, вмѣстѣ съ лодкою «Соболь», при сильномъ вѣтрѣ, въ ночь съ 12 на 13 число того же августа, всталъ на мель у о-ва Готско-Сандэ, причемъ погибли 3 офицера и 12 чело-

вѣкъ команды. 1-го сентября, совокупностью разныхъ удачно принятыхъ мѣръ, клиперъ снятъ съ мели и приведенъ благополучно въ Кронштадтъ. По произведенному о семъ изслѣдованію, причиною, происшедшаго съ клиперомъ «Всадникъ», случая, оказалось: невѣрная прокладка по картѣ путеваго счисленія, вслѣдствіе чего, кромѣ командира, капитанъ-лейтенанта Бирилева, и штурманскихъ офицеровъ Воронина и Елкина, признается, главнымъ командиромъ Кронштадтскаго порта, подлежащимъ отвѣтственности по сему дѣлу, свиты вашего Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Лихачевъ, въ распоряженіи котораго находились означенныя суда и, который, совершая одновременно на лодкѣ «Соболь» то же плаваніе, располагалъ курсомъ плаванія клипера «Всадникъ». Принимая во вниманіе 1) что, кромѣ упомянутой погрѣшности въ счисленіи, ни умысла, ни другой какой-либо болѣе важной причины постановки клипера на мель со стороны командира и штурмановъ слѣдственною коммисіею не обнаружено; 2) что, по объясненіямъ контръ-адмирала Лихачева и старшаго штурманскаго офицера, штабсъ-капитана Елкина, оказавшаяся погрѣшность счисленія произошла отъ теченія и отъ того, что суда сносило во время шторма подъ вѣтеръ; 3) что, контръ-адмиралъ Лихачевъ, для порученнаго ему испытанія означенныхъ судовъ, которыя всѣ отправлялись въ первый разъ въ море и имѣли самыя разнообразныя качества, располагалъ крайне ограниченнымъ временемъ и еще до постановки клипера на мель, давъ ему предписаніе, въ случаѣ разлуки, идти въ Ревель, отдѣлился отъ него, считая нужнымъ поспѣшить въ Кронштадтъ, такъ какъ лодку «Соболь» предполагалось, тотчасъ послѣ испытанія ея морскихъ качествъ, отправить на Амуръ, и наконецъ 4), что при такомъ совершенно исключительномъ положеніи контръ-адмирала Лихачева, относительно испытывавшихся судовъ, общіе законы объ отвѣтственности флагмана во время плаванія, по силѣ коихъ онъ привлекается по настоящему дѣлу, не могутъ быть къ нему примѣняемы. Его Высочество полагалъ бы справедливымъ: обстоятельства, собственно о постановкѣ клипера «Всадникъ» на мель, оставить для всѣхъ выше

упомянутыхъ лицъ безъ дальнѣйшихъ послѣдствій, а убытки, какіе произошли отъ сего случая, по окончательномъ приведеніи ихъ въ извѣстность, принять на счетъ казны. Что же касается погибели при этомъ 3 офицеровъ и 12 человѣкъ команды, то, относя несчастіе это къ нераспорядительности и оплошности командира клипера, капитанъ-лейтенанта Бирилева, который, послѣ того, какъ клиперъ сталъ на мель, допустилъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, вопреки 285 ст. морскаго устава, оставить ввѣренное ему судно безъ полученія на то его приказанія и только на другой день, послѣ происшествія, узналъ, что не было на лицо лейтенанта Гладкаго и 7-ми человѣкъ команды, оказавшихся впослѣдствіи погибшими,—то Его Высочество полагалъ бы таковое неисполненіе капитанъ-лейтенантомъ Бирилевымъ обязанностей службы, представить, согласно съ мнѣніемъ генералъ-адъютанта Новосильскаго, судебному разсмотрѣнію на общемъ законномъ основаніи.

На всеподданнѣйшемъ докладѣ этомъ, рукою Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмиралъ написано: «Высочайше разрѣшено.»

По выслушаніи вышеизложеннаго, морской генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: слѣдственное дѣло, со всѣми къ нему приложеніями и докладною запискою контръ-адмирала Лихачева, препроводить къ главному командиру Кронштадтскаго порта, для надлежащаго распоряженія.

Назначенная, на этомъ основаніи коммисія, разсмотрѣвъ всѣ обстоятельства, относительно гибели людей, свое слѣдственное дѣло препроводила въ генералъ-аудиторіатъ, а морской генералъ-аудиторіатъ, по выслушаніи дѣла о бывшемъ командирѣ клипера «Всадникъ», капитанъ-лейтенантѣ Бирилевѣ 2-мъ, сужденномъ за погибель трехъ офицеровъ и 12 человѣкъ команды, вовремя стоянія клипера на мели у о-ва Готско-Сандэ, нашелъ, что, какъ только клиперъ въ августѣ 1864 г. въ бурную и пасмурную погоду попалъ на мель, лейтенантъ Гладкій, безъ приказанія командира, спустился съ 7-ю нижними чинами на катеръ; но когда они пытались освободить катеръ отъ талей, на которыхъ висѣлъ онъ, то бурунами оборвало кормовыя тали, причемъ катеръ повернуло, лопнули носовыя

тали, и всѣ бывшіе въ катерѣ утонули. Кондукторъ корпуса морской артиллеріи Александровъ, вызвавшійся вмѣстѣ съ двумя нижними чинами доставить на берегъ, на плотѣ тонкій конецъ для устройства леера, выброшенъ на берегъ съ плотомъ мертвый; мичманъ Семичевъ, младшій врачъ Добровъ и 4-е человѣка нижнихъ чиновъ погибли на вельботѣ, отправленномъ подъ управленіемъ мичмана Семичева. Офицеръ этотъ долженъ былъ вести вельботъ къ берегу по лееру, къ которому вельботъ былъ прикрѣпленъ двумя стропками, вмѣстѣ съ тѣмъ, при отправленіи съ клипера, Семичевъ получилъ приказаніе отъ командира, въ случаѣ, если встрѣтитъ затрудненіе въ движеніи по лееру, дать знать объ этомъ посредствомъ имѣвшейся на вельботѣ оттяжки съ клипера; но Семичевъ, дѣйствительно встрѣтившій затрудненіе тянуться по лееру, приказанія командира не исполнилъ, а велѣлъ обрѣзать стропки, полагая достичь берега на веслахъ; когда же обрѣзали одну изъ нихъ, то прежде чѣмъ успѣли сдѣлать то же съ другой, вельботъ поставило поперекъ волненія и опрокинуло. Во всѣхъ сихъ трехъ несчастныхъ случаяхъ, морской генералъ-аудиторіатъ неусматриваетъ вины со стороны самого командира клипера, напротивъ находитъ, что всѣ распоряженія капитанъ-лейтенанта Бирилева 2-го, во время бѣдствія клипера, были основательны, обдуманы и вызывались крайнею необходимостью. Кромѣ того, генералъ-аудиторіатъ не могъ не обратить вниманія, что прежняя, отличная боевая служба капитанъ-лейтенанта Бирилева 2-го, особенно на Кавказѣ, за которую онъ удостоился получить всемилостивѣйшія награды, не допускаетъ заключенія о нераспорядительности сего штабъ-офицера, или объ отсутствіи въ немъ мужества и должнаго усердія. Всѣ эти обстоятельства, по мнѣнію генералъ-аудиторіата, могли бы по справедливости служить въ оправданіе капитанъ-лейтенанта Бирилева 2-го, тѣмъ болѣе, что и команда клипера «Всадникъ» была въ 1864 г. въ морѣ только въ первый разъ, а слѣдовательно, не успѣла еще вполнѣ усвоить себѣ требованія строгаго судоваго порядка. Поставляя однако на видъ, что лейтенантъ Гладкій и 7 нижнихъ чиновъ, спустясь безъ приказанія командира въ катеръ, тѣмъ самымъ нарушили дисциплину, за сохраненіе коей, по смыслу 199 мор-

скаго устава, во всякомъ случаѣ отвѣчаетъ командиръ корабля, Генералъ-аудиторіатъ положилъ: подсудимому, капитанъ-лейтенанту Бирилеву 2-му на этомъ основаніи сдѣлать выговоръ.

Въ апрѣлѣ 1865 г. мнѣніе генералъ-аудиторіата удостоилось Высочайшаго утвержденія.

Шхуна «Первая».

Въ 1863 г. шхуна «Первая» была назначена отвезти грузы въ Тагиль и Нижне-Камчатскъ, послѣ чего, смотря по времени года, отправиться въ южныя гавани, для удовлетворенія различнаго рода нуждъ по снабженіи новгородскаго поста дровами и лѣсомъ, и Владивостока провіантомъ изъ склада, въ первомъ изъ нихъ. Въ Николаевскѣ шхуною былъ взятъ грузъ для Тагиля и Нижне-Камчатска, и почта для Камчатки.

Затѣмъ шхунѣ было предписано во первыхъ идти въ Де-Кастри и сдать тамъ на транспортъ «Японецъ» грузъ, назначаемый въ Петропавлоскъ, а также почту и бумаги, адресованныя туда и въ Хокодате, и если окажется нужнымъ для облегченія шхуны или выгодъ плаванія, то сдать на «Японецъ» и грузъ Нижне-Камчатска, въ противномъ случаѣ не выгружать въ Де-Кастри болѣе того, что назначается въ Петропавловскъ и для Александровскаго поста, и за тѣмъ идти въ Тагиль. По сдачѣ тамъ груза и по пріемкѣ, если будетъ нужно, баласта, отправиться въ Петропавловскъ, гдѣ взять муку для доставленія въ Нижне-Камчатскъ, вмѣстѣ съ прочими грузами для этого мѣста. За тѣмъ изъ Нижне-Камчатска предписано было шкунѣ слѣдовать въ южныя гавани для возможнаго удовлетворенія требованій начальства, и послѣ, если не будетъ особыхъ распоряженій, зимовать въ Владивостокѣ. Командиръ шхуны выполнилъ всю инструкцію плаванія, за исключеніемъ описи въ Тагилѣ и Нижне-Камчатскѣ и перехода изъ Хокодате въ южныя гавани. Сверхъ инструкціи, былъ совершенъ переходъ изъ Нижне-Камчатска въ Петропавловскъ съ лѣсомъ. На пути изъ Хокодате въ южныя гавани, въ Сангорскомъ проливѣ, шхуна потерпѣла крушеніе,

объ обстоятельствахъ котораго командиръ шхуны, лейтенантъ Наумовъ въ рапортѣ своемъ говоритъ слѣдущее:

Починивъ паруса, исправивъ такелажъ, вычиститвъ трюмъ, нагрузившись каменнымъ баластомъ и окрасившись, я съ ввѣренною мнѣ шхуною вышелъ изъ Петропавловска 1-го сентября. До параллели острова Кунаширъ вѣтры были, болѣе NW и временно SO и N, а отъ Кунашира, т. е. съ 21 сентября до прибытія въ Хакодате постоянные и свѣжіе вѣтры отъ W и NW. Въ продолженіи этого времени ни одна вахта не обходилась безъ того, чтобы не порвался какой-нибудь парусъ и не лопнуло что-нибудь изъ такелажа; команда только и дѣлала, что исправляла поврежденія, когда это было возможно; такъ какъ все это время дули очень свѣжіе вѣтры, разводившіе огромное волненіе, то исправленію очень много мѣшала качка, постоянная сырость и вода, несходившая съ палубы и такелажа. Чтобы укрыться отъ свѣжаго вѣтра, я долженъ былъ стать на якорь у мыса Froer и въ это время заняться починкою парусовъ и такелажа, а 15-го—у острова Нипонъ, при входѣ въ Сангарскій проливъ.

16-го октября въ 3 часа пополудни пришелъ въ Хакодате. Здѣсь, починивъ паруса, исправивъ такелажъ, пополнивъ запасы провизіи и воды и починивъ шлюпки, я съ ввѣренною мнѣ шхуною вышелъ 26-го октября, около 4 часовъ пополудни, для слѣдованія по назначенію во Владивостокъ при тихомъ WNW; вѣтеръ этотъ послѣ полуночи засвѣжѣлъ и началъ дуть сильными порывами, принудившими меня взять два рифа; но, несмотря на это, вскорѣ изорвало фокъ—его убрали; въ это время изорвало кливеръ, а пока его убирали и изготовляли фока-стаксель, изорвало и гротъ, подъ которомъ и пришлось остаться. Глубина не позволяла встать на якорь: теченіемъ и волненіемъ сильно сносило къ острову Нипонъ; вѣтеръ, снѣгъ и крупный градъ не позволяли починить парусовъ.

При перемѣнѣ кливера выдернуло гинцы кливеръ леера; онъ запутался за фоковой дирикъ-фалъ до такой степени, что, при всѣхъ усиліяхъ очистить его не могли. Это мѣшало поднять фока-стаксель, а также и фокъ; но какъ шхуну сильно валило

въ бокъ, то я рѣшился поднять фока-стаксель, на невытянутомъ кливеръ-леерѣ, съ разсчетомъ получить ходъ; но большая слабина леера отводила стаксель, и такимъ образомъ шхуну продолжало валить бокомъ. Пробовалъ поворотить; для этого стравливалъ гротъ и заваливалъ его, но при такихъ парусахъ шхуна не поворотила. Встать на якорь не было возможности; безпрерывно бросая диплотъ, глубина оказывалась 40 и 35 саженъ. За сильнымъ снѣгомъ и градомъ, береговъ пролива не было видно и только около 7 часовъ утра увидѣли подъ вѣтромъ берегъ въ 2 кабельтовыхъ; глубина 25 саженъ, грунтъ камень, и въ исходѣ 8 часа, находясь у мыса Арагава, встрѣтя глубину 14 сажень, бросилъ якорь-плехтъ, канату 25 сажень. Вслѣдъ за симъ шхуна получила ударъ о подводный камень, при этомъ выворотило брашпиль и удары начали повторяться безпрестанно, а шхуну подало къ берегу и она, усѣвшись вся на каменьяхъ, быстро стала наполняться водою, и начали отходить обшивныя доски.

Спасать людей на шлюпкахъ нельзя было и думать, такъ какъ шхуна была окружена подводными и надводными скалами, покрытыми острыми ракушками. Оставалось перебросить съ кормы на ближайшую скалу гротовой гикъ, и протянуть леерь, держась за который, и перебираясь по одному человѣку верхомъ по гику, команда могла достичь скалы, а съ нея по другимъ скаламъ, весьма крутымъ и острымъ, а мѣстами и по горло въ водѣ, въ бродъ дойти до берега. Переправа эта была очень затруднительна, потому что очень большая вода и прибой ея о скалы, сбрасывала многихъ съ гика и со скалъ.

Я думалъ спасти хронометры и другія болѣе цѣнныя казенныя вещи, но по трудности переправы сдѣлать этого не могъ, тѣмъ болѣе, что одинъ изъ перебравшихся уже на скалу, матросъ Пагудинъ, видя паденіе двухъ матросъ съ трудомъ борющихся въ волнахъ, хотѣлъ имъ помочъ, но поскользнулся, ударился о камень и всплылъ только на 3-й день.

Этотъ несчастный случай заставилъ меня пренебречъ спасеніемъ вещей, а поспѣшить переборкою людей на берегъ, тѣмъ болѣе, что на шхунѣ оставаться долѣе было невозможно и

переправа съ увеличивающимся прибоемъ становилась опаснѣе, такъ что многіе матросы, съ трудомъ добравшись до берега, лежали безъ чувствъ, а нѣкоторыхъ приходилось откачивать. Разсчитывая на прибой къ берегу, со шхуны выброшены были сухари въ мѣшкахъ, водка въ анкеркахъ, солонина и другія вещи, привязанныя къ люкамъ; но большая часть выброшеннаго разбилась о скалы, и если что и дошло до берега, то совершенно въ негодномъ видѣ.

Перебравшись на берегъ неподалеку отъ мѣста крушенія шхуны, въ горахъ нашли юрту, въ которой и занялись согрѣваніемъ и просушкою бѣлья и платья, которые нужно было снявши выжимать, а потомъ сушить. Обогрѣвшись и просушившись, принялись собирать выброшенныя со шхуны вещи, но у береговъ находили большею частію тряпки и обломки. За ночь отдѣлило отъ шхуны ея носовую часть и снесло фокъ-мачту, а чрезъ день совершенно разбило на части. Тогда команда принялась обдирать мѣдь, собирать болты, для чего, не имѣя инструментовъ, я приказалъ сжигать части шхуны, прибиваемыя къ берегу. Предъ отъѣздомъ съ Нипона я поручилъ японцамъ достать канаты якоря, и что только окажется возможнымъ, обѣщая имъ заплатить. Отдохнувъ въ юртѣ, 28-го октября перешли въ деревню Усьтахи, въ 3-хъ часовомъ разстояніи хода отъ мѣста разбитія шхуны. Жители этой деревни очень недружелюбно встрѣтили насъ, неохотно отвели очень плохое помѣщеніе и я могъ только съ большимъ трудомъ достать рису. Здѣсь я пробылъ до пріѣзда японскихъ чиновниковъ изъ Хакодате, которые были присланы губернаторомъ, чтобъ помогать мнѣ, но они мало объ этомъ заботились и были ко мнѣ невнимательны; вся ихъ любезность была обращена на пріѣхавшихъ сюда консуловъ, англійскаго и французскаго. Для нихъ тотчасъ же отвели очень чистый храмъ, куда переселился и я, по приглашенію консуловъ. 9-го ноября, на лодкахъ перешли въ деревню Саи, изъ которой 12-го, на джонкахъ прибыли въ Хокодате, гдѣ первою заботою моею было помѣщеніе команды; для этого я обратился къ консулу, и въ видахъ сокращенія расходовъ, а также и удобствъ для команды, я просилъ его позволить по-

мѣстить ее въ имѣющемся при консульствѣ, госпиталѣ, почти пустомъ. Чрезъ посредство консула, я занялъ у губернатора 3000 долларовъ, для продовольствія команды и обзаведенія самыхъ необходимыхъ вещей обмундированія, которое все почти погибло при крушеніи шхуны.

При отправленіи шхуны изъ Хакодате въ Владивостокъ, на ней шелъ русскій купецъ Егоръ Дымченко съ грузомъ на 1500 рублей. Здоровье команды хорошо, поведеніе ея порядочно; она занимается изученіемъ грамотности и компаса, а также и такелажными работами.

На сдѣланные слѣдственною коммисіею вопросы, лейтенантъ Наумовъ отвѣчалъ: 1) шханечный журналъ не спасенъ потому, что, по неимѣнію мѣста неудобно было вести въ морѣ, бѣловой журналъ и его на то время убирали, а велся черновой журналъ, съ котораго, по приходѣ въ портъ, немедленно вносилось плаваніе въ бѣловой журналъ. Обязанность наблюдать за журналами и всѣми инструментами лежала на кондукторѣ корпуса флотскихъ штурмановъ Сысоевѣ. На пути изъ Камчатки до Хокодате, приходилось часто чинитъ паруса и исправлять такелажъ, но во время стоянки шхуны въ Хокодате, они починены были до такой степени, что были годны для плаванія до Владивостока. Запасные паруса на шхунѣ были: кливеръ старый, стаксель, нѣсколько разъ починенный, и старый брифокъ. При выходѣ шхуны изъ Хокодате, на вахтѣ былъ унтеръ-офицеръ Багулинъ, а послѣ него вступилъ кондукторъ Сысоевъ. На шхунѣ были: командиръ лейтенантъ Наумовъ; вахтенные начальники: корпуса флотскихъ штурмановъ, кондукторъ Сысоевъ и унтеръ офицеръ 1-го класса Багулинъ и 21 человѣкъ нижнихъ чиновъ. 2) Въ журналѣ прописано направленіе дрейфа и его скорость. Шхуну дрейфовало къ острову Нипонъ. Командиръ считалъ себя гораздо далѣе отъ берега и разсчитывалъ съ разсвѣтомъ нѣсколько управиться парусами и повернуть, а если это неудастся, то встать на якорь; но когда немного очистило, то шхуна была такъ близка къ берегу, что оттойти съ разорванными парусами не было возможности, почему и былъ отданъ якорь. У фока и грота былъ 3-й рифъ, но взято было только

два, потому что вѣтеръ былъ не такъ силенъ, чтобы нужно было взять 3-й рифъ, и потому, что нужно было скорѣе выбраться изъ пролива. Штормовой гротъ былъ привязанъ къ штормъ-гафелю, но не былъ поставленъ потому, что въ немъ не было надобности; фока стаксель не ставился въ одно время съ кливеромъ, и поднимался на томъ же кливеръ-леерѣ. По выходѣ изъ Хокодате, паруса были привязаны, сшитые въ 1863 году. Шхуна не слушала руля послѣ того, какъ разорвались паруса. Нижній блокъ гинцовъ кливеръ-леера закладывался въ обухъ, вбитый въ палубѣ, впереди фокъ-мачты и ходовой конецъ крѣпился нѣсколькими шлагами за самаго себя. Ходовой конецъ гинцевъ былъ отданъ и верхній блокъ гинцевъ выскочилъ изъ коуша кливеръ-леера. Кливеръ-лееръ запутался концомъ разъ 6 около фоковаго дирикъ-фала. Кливеръ-лееръ стали очищать сейчасъ же какъ замѣтили, что онъ запутался; фокъ не былъ перемѣненъ потому, что другаго не было.

На слѣдующіе допнительные вопросы лейтенантъ Наумовъ отвѣчалъ:

1.	1.
Не было ли возможности вытянуть вновь кливеръ-лееръ, заложивъ вмѣсто гинцевъ тали?	Не пробовалъ закладывать тали вмѣсто гинцевъ.
2.	2.
Почему не было леера для фока-стакселя?	Лееръ для фока-стакселя на шхунѣ былъ, но не заведенъ на мѣсто, потому что кливеръ и стаксель въ одно время не носили.
3.	3.
Почему, увидѣвъ берегъ въ 7 часовъ утра на разстояніи двухъ кабельтовыхъ, тотчасъ же не были отданы якоря на	Не отдали якорей на глубинѣ 25 саженъ, потому что при такой большой глубинѣ, каменномъ грунтѣ, огромномъ волненіи

глубинѣ двадцати пяти саженъ?

и весьма сильномъ теченіи ненадѣялся чтобъ якоря задержали.

4.

Такъ какъ изъ журнала видно, что, бросивъ плехтъ съ 25 саженями каната на глубинѣ 14 саженъ, шхуну продолжало $1/4$ часа дрейфовать, то почему не было вытравлено больше каната и не былъ брошенъ другой якорь?

4.

По отдачѣ плехта съ 25 саженями каната на глубинѣ 14 саженъ не было вытравлено болѣе каната и не отданъ другой якорь потому, что, по отдачѣ якоря, шхуну начало поворачивать и онъ хотѣлъ этимъ воспользоваться.

5.

Почему не былъ убранъ гротъ, уборка котораго облегчила бы поворотъ черезъ фордевиндъ?

5.

Гротъ былъ стравленъ почти совсѣмъ, а не убранъ совершенно для того, чтобъ скорѣе можно было поставить, когда понадобится привести, послѣ поворота.

6.

Что заставило сняться съ якоря передъ вечеромъ и при видѣ постояннаго пониженія анероида, какъ видно изъ шханечнаго журнала?

6.

Снялся съ Хокодатскаго рейда немедленно по исправленіи парусовъ и такелажа. Пониженіе анероида заставило не дожидаться до слѣдующаго утра во 1) потому, что разсчитывалъ успѣть проскочить проливъ до того времени какъ вѣтеръ засвѣжѣетъ; а во 2) боялся, что вѣтеръ впослѣдствіи перейдетъ къ NW и задержитъ меня въ Хокодате; сильный NW почти постоянно дуетъ въ проливѣ въ зимніе мѣсяцы, что помѣшало бы исполнить инструкцію,—зимо-

вать въ Владивостокѣ. Предположеніе это основано было на словахъ: командировъ коммерческихъ судовъ, капитанъ-лейтенанта Костерева, и наконецъ на томъ, что въ 1863 году пароходъ «Америка» и винтовый транспортъ «Манжуръ» за свѣжестью NW не могли выйти изъ пролива и принуждены были простоять около двухъ мѣсяцевъ въ Хокодате.

Въ коммисіи военнаго суда были предложены командиру еще дополнительные вопросныё пункты:

Вопросы:

1.

Былъ ли сдѣланъ командиромъ Сибирской флотиліи надлежащій смотръ шхунѣ «Первая» на рейдѣ Николаевска, предъ отправленіемъ ея въ море; а если нѣтъ, то по крайней мѣрѣ, испрашивали ли вы позволеніе Его Превосходительства, испытать въ продолженіи нѣскольких часовъ подъ парусами дѣйствія помощниковъ своихъ и команды при управленіи шхуной, лавировкою по рейду, чтобы чрезъ то убѣдиться въ исправномъ состояніи шхуны во многихъ отношеніяхъ, или замѣтить какіе-либо недостатки, съ которыми нельзя отправиться въ плаваніе, какъ предстоящее въ океанѣ.

Отвѣты:

1.

Смотръ шхуны предъ выходомъ ея въ море, на Николаевскомъ рейдѣ не былъ сдѣланъ командиромъ Сибирской флотиліи. Считая тогда это особеннымъ довѣріемъ начальства, оно вселило во мнѣ увѣренность, что шхуна находится во всѣхъ отношеніяхъ въ исправномъ состояніи и заставило предположить, что съ моей стороны, излишне бы было безпокоить начальство испрашиваніемъ позволенія объ испытаніи управленія шхуной, въ предварительной лавировкѣ по рейду, тѣмъ болѣе, что замѣченные мною, при вооруженіи, усердіе и знакомство съ дѣломъ моихъ помощниковъ, смѣтливость и расторопность команды не подавали къ тому ни малѣйшаго повода.

2.

Не припомните ли вы какъ основаны были на шхунѣ фока-штагъ и кливеръ-лееръ?

2.

Сколько могу припомнить, фока штагъ основанъ былъ такъ: наложенный огономъ на топъ фока мачты, онъ шелъ къ ноку бушприта, въ которомъ, пройдя чрезъ шкивъ, шелъ въ видѣ ватеръ штага къ форъ штевню, гдѣ крѣпился бензелями самъ за себя. Кливеръ-лееръ шелъ около фока штага; будучи наложенъ сперва раксъ бугелемъ на нокѣ бушприта, и пройдя чрезъ шкивъ у топа фокъ мачты, оканчивая шкентелемъ; въ него закладывались гини, которыхъ нижній блокъ закладывался въ обухъ, вбитый въ палубу впереди фокъ мачты.

3.

При исправленіи въ Хокодате такелажа шхуны «Первая», былъ ли осмотрѣнъ гакъ верхняго блока гинцевъ кливеръ леера, что онъ закабаленъ надежно, а лопарь тѣхъ же гинцевъ хорошо закрѣпленъ самъ за себя, и кромѣ того былъ ли на послѣднемъ, наложенъ и стопарь.

3.

При исправленіи въ Хокодате такелажа; гакъ верхняго блока гинцевъ кливеръ - леера, могу подтвердить, что былъ закабаленъ, и имѣя хорошаго боцмана, полагаю, что надежно. Вѣроятно, шкимушка попалась дурнаго качества, перетерлась и лопнула. Лопарь гинцевъ кливеръ-леера былъ закрѣпленъ только самъ за себя, но хорошо, такъ какъ онъ не отдался, а ослабъ при вдвиганіи раксъ бугеля для привязки фокъ стакселя.

4.

Въ то время, когда не было

4.

Не пробовалъ потому что

возможности распутать отъ дирикъ фала шкентель, т. е. конецъ кливеръ-леера, не пробовали вы послать обрѣзать послѣдній, чтобы сдѣлать петлю вмѣсто коуша и заложить снова гакъ тѣхъ же гинцевъ кливеръ-леера, или другія тали?

этотъ видѣлъ неисполнимымъ на томъ основаніи, что кливеръ леєръ былъ высоко надъ головою посланнаго матроса, распутать его, а слѣдовательно о сдѣланіи колышки, а тѣмъ менѣе заложеніе гака тѣхъ же гинцевъ или другихъ талей, нельзя было и думать.

5.

По показаніямъ вашимъ слѣдственной коммисіи, вѣтеръ съ полуночи былъ не такъ силенъ, чтобы надобно было взять у парусовъ третій рифъ, а берегъ острова Нипона открылся около 7 час. утра. Но такъ какъ это противорѣчитъ показаніямъ шханечнаго журнала, въ которомъ записано на вахтѣ кондуктора корпуса штурмановъ Сысоева, и изъ отзыва подвахтеннаго унтеръ-офицера того же корпуса Багулина видно, что вѣтеръ былъ свѣжій съ порывами, а берегъ, по заявленію Сысоева, началъ открываться съ 5 час. утра, то не припомните ли вы, во сколько балловъ принимали вы силу вѣтра и, будучи наверху, не видали ли вы, хотя на самое короткое время, признаковъ подвѣтреннаго берега ранѣе 7 час. утра?

5.

Силу вѣтра я принималъ около 7 балловъ, а подвѣтреннаго берега острова Нипонъ, какъ я ни старался разсмотрѣть, а раньше 7 часовъ утра не видѣлъ.

6.

Съ 4-хъ часовъ пополуночи, когда шкуна находилась уже на серединѣ Сангарскаго про-

6.

О скорости и направленіи теченія я не имѣлъ точныхъ свѣдѣній, даже и въ лоціи Сан-

лива, и не имѣя хода безъ парусовъ, была подвержена одному только вліянію теченія, не припомните ли вы, почему полагали вы скорость онаго не болѣе какъ и съ двухъ часовъ ночи, т. е. по $2^1/_2$ мили въ часъ, тогда какъ извѣстно, что во всѣхъ проливахъ по срединѣ оно бываетъ всегда быстрѣе. А взявъ въ соображеніе это обстоятельство, вы скорѣе всего могли бы быть вызваны на мысль поставить немедлено бри-фокъ, чтобы тотчасъ же спуститься въ Хакодаде и такимъ образомъ не быть снесеннымъ всею силою теченія къ подвѣтренному берегу острова Нипона, т. е. предупредить случайную опасность, постигшую потомъ шкуну?

гарскаго пролива о немъ не говорится. Ставить же бри-фокъ, по тогдашней моей неопытытности, не пришло на мысль, тѣмъ болѣе, что все мое вниманіе было сосредоточено на приведеніи въ порядокъ изорванныхъ парусовъ и постановку фока-стакселя.

7.

Съ 5 часовъ утра, когда дано было съ вахты знать, что открывается берегъ острова Нипона вы, считая себя въ 12 миляхъ отъ него, но будучи безъ парусовъ и не имѣя уже возможности поднять даже стакселя, почему не поставили тогда же бри-фокъ, подъ которымъ были бы еще въ состояніи спуститься и достигнуть Хакодаде? а напротивъ, рѣшились ожидать разсвѣта въ томъ критическомъ положеніи шкуны, въ какомъ она находилась?

7.

Не ставилъ бри-фока по той причинѣ, что я все еще надѣялся заворотиться, поднявъ форъ-трисель и фока-стаксель. Время въ этой работѣ прошло хотя незамѣтно, но его прошло много и, видя что она не удается, я рѣшился для отдыха измучившейся команды выждать до разсвѣта, чтобы потомъ съ новыми силами начать дѣйствовать смотря по обстоятельствамъ, которыя могли быть и къ лучшему, и сдѣлалъ такое распоряженіе потому, что считалъ себя далеко отъ подвѣтреннаго берега.

8.

Изъ двухъ разнорѣчивыхъ отвѣтовъ вашихъ слѣдственной коммисіи видно, въ одномъ, что фока-стаксель долженъ былъ подниматься только тогда, когда бываетъ убранъ кливеръ, т. е. ставится на томъ же кливеръ-леерѣ, слѣдовательно, стаксель-лееръ отдѣльно не основывался; а въ другомъ, что вы имѣли стаксель лееръ, но онъ не былъ заведенъ на мѣсто. Поэтому потрудитесь разъяснить: не припомните ли вы, былъ ли у васъ стаксель-лееръ, который, независимо отъ кливеръ-леера, заводился на мѣсто для поднятія фока-стакселя, или имѣли вы только запасный, т. е. другой кливеръ-лееръ, а особеннаго стаксель-леера вовсе не было?

8.

Хотя и былъ отдѣльный стаксель-лееръ, но онъ не былъ основанъ на мѣстѣ, потому что во все время плаванія, также и по переходѣ изъ Петропавловска я обходился безъ него, не смотря на встрѣчаемый очень свѣжій вѣтеръ.

9.

Съ 7 часовъ утра, видя ясно, что предположенія ваше управиться со шкуной съ разсвѣтомъ неосуществимы, какъ утопія, почему, когда достали первый разъ глубину, не употребили вы уже послѣдняго средства, — не бросили тотчасъ же двухъ якорей, изъ которыхъ, если не одинъ, такъ другой, можетъ быть, и задержалъ бы еще шкуну и она не потерпѣла бы крушенія. Хотя правда, что это былъ бы большой рискъ, но его допускало безвыходное положеніе шкуны, и съ вашей сторо-

9.

Не бросилъ прямо двухъ якорей потому, что не разсчитывалъ, чтобы они задержали на 25 саженной глубинѣ, и боялся, что могу потерять оба якоря на такой глубинѣ, на каменномъ грунтѣ и при сильномъ волненіи.

Долженъ отнести къ моей неопытности въ то время, что не прибѣгъ къ этому средству.

*

ны было бы сдѣлано все, что отъ васъ зависѣло для спасенія ея отъ неминуемой гибели. Ожидать же меньшій глубины и бросать одинъ якорь на 14 саженяхъ, находясь близь гряды наружныхъ каменьевъ, было конечно уже несвоевременно.

При соображеніи обстоятельствъ дѣла, Коммисія военнаго суда, учрежденная при портахъ Восточнаго океана, пришла къ заключенію, что причины крушенія шкуны «Первая», ненаходчивость командира, сдѣлавшаго упущеніе во 1) въ томъ, что онъ съ 4 до 5 часовъ утра, включительно, не поставилъ бри-фока, съ которымъ бы могъ спуститься въ Хокодаде, и не обратилъ при этомъ вниманія на большую уже скорость теченія, чрезъ что полагалъ себя далѣе отъ подвѣтреннаго берега Нипона нежели находился отъ него въ дѣйствительности, какъ впослѣдствіи оказалось, и во 2) доставъ глубину 25 саженъ, не бросилъ прямо двухъ якорей изъ боязни, что они шкуну не задержатъ, а онъ лишится ихъ обоихъ. Эти причины крушенія шкуны «Первая», по мнѣнію коммисіи, должно отнести къ винѣ капитанъ-лейтенанта Наумова.

За тѣмъ, входя въ сужденіе о степени виновности капитанъ-лейтенанта Наумова, коммисія находитъ, что не маловажными причинами крушенія шкуны были слѣдующія обстоятельства, независящія отъ Наумова: 1) что бывшимъ командиромъ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана вице-адмираломъ Казакевичемъ, по обширности его занятій, назначеннымъ отъ него офицеромъ не сдѣланъ шкунѣ, передъ выходомъ ея въ море изъ Николаевска, надлежащаго смотра, во время котораго одно приказаніе замѣнить кливеръ фока-стакселемъ, тотчасъ бы обнаружило всю непрактичность основы стаксель-леера, который невозможно было имѣть постоянно на своемъ мѣстѣ, потому что онъ разрѣзалъ собою громадный кливеръ пополамъ, а заводить его на мѣсто въ свѣжій вѣтеръ, когда кливеръ уже нельзя было нести, крайне неудобно, а потому, для избѣженія этого оказалась бы необходимость уменьшить огромный кливеръ на поло-

вину его, тогда бы можно было ставить его одновременно съ фока-стакселемъ такъ, чтобы одинъ другому нисколько не мѣшалъ; а между тѣмъ плоскость парусности оставалась совершенно та же, что и бывшаго огромнаго кливера, съ тою только разницею, что управляться съ нею было бы несравненно легче; и 2) что очевиденъ былъ бы ощутительный недостатокъ въ томъ, что на шкуну не было назначено для предстоявшей кампаніи ни одного офицера, который бы могъ, въ случаѣ надобности, предложить командиру дѣльный совѣтъ.

Противъ перваго обвиненія вице-адмиралъ Казакевичъ объяснилъ, что если бы онъ даже лично осмотрѣлъ шхуну предъ ея выходомъ въ море, то не измѣнилъ бы на ней вооруженія, потому что находилъ его совершенно практичнымъ. Дѣлать же испытанія шкуны лавировкою въ рѣкѣ, какъ предполагаетъ коммисія, считаетъ для паруснаго судна излишнимъ; въ гаваняхъ только дѣлаютъ испытанія паровымъ судамъ, тѣмъ болѣе для шкуны «Первая», которая послѣ постройки была послана для испытанія до залива Де-Кастри, а потомъ имѣла продолжительное плаваніе въ 1862 году въ морѣ и зимовала въ Хокодаде и, по возвращеніи изъ плаванія, командиромъ ея, корпуса флотскихъ штурмановъ поручикомъ Астафьевымъ было форменно донесено и заявлено въ дефектѣ, что шхуна имѣетъ хорошія морскія качества и не заявлено о необходимости измѣнять на ней парусность. Если даже предположить, что ни онъ, вице-адмиралъ Казакевичъ, ни бывшій командиръ, не замѣчали на практикѣ тѣхъ недостатковъ, которые замѣтила коммисія по разсмотрѣніи одного только чертежа парусности, то, во всякомъ случаѣ, капитанъ-лейтенантъ Наумовъ, по выходѣ въ море, на практикѣ могъ бы увидѣть недостатки парусности шкуны и исправить ихъ въ Петропавловскѣ, или Хокодаде, на что не потребовалось бы много времени, но онъ нашелъ, что дѣлать измѣненіе лишнее, что подверждается его отзывами, а также изъ слѣдственнаго дѣла не видно, чтобы самъ Наумовъ причиною крушенія считалъ непрактичность вооруженія, которую могъ бы только замѣтить при его вице-адмиралѣ Казакевича осмотрѣ; коммисія при этомъ упустила изъ виду, что осмотръ шкуны передъ выходомъ ея въ море имъ

вице-адмираломъ Казакевичемъ былъ порученъ бывшему начальнику штаба капитану 1-го ранга Давыдову, который, при осмотрѣ, находилъ излишнимъ лавировать въ рѣкѣ на испытанной уже шкунѣ. Второе обвиненіе, состоящее въ томъ, что на шкунѣ не было назначено ни одного офицера въ помощь командиру, объясняется тѣмъ, что, взамѣнъ офицера, были назначены два опытные кондуктора, о которыхъ командиръ хорошо относится, и онъ, вице-адмиралъ Казакевичъ, находилъ, что на такомъ суднѣ какъ шкуна, лучше имѣть двухъ хорошихъ кондукторовъ, чѣмъ малоопытнаго офицера.

Главный военно-морской судъ нашелъ: 1) шкуна, совершивъ въ 1863 г. переходъ въ Камчатку и обратно, и испытавъ въ океанѣ всю ярость непогодъ, значительно потерпѣла въ парусности и такелажѣ. Въ настоящемъ вооруженіи она имѣла только косые паруса, фокъ, гротъ, стаксель, кливеръ и, на случай тихихъ попутныхъ вѣтровъ, въ парусномъ отдѣленіи старый брифокъ. 26-го октября, послѣ полуночи, вѣтеръ отъ WNW перешелъ къ W, скрѣпчалъ и началъ дуть сильными порывами. У грота и фока взяли два рифа, но, несмотря на то, порывомъ вѣтра изорвало фокъ, въ то же время изорвало кливеръ, и пока его убирали и изготовляли къ подъему фока-стаксель, изорвало гротъ.

Ко всему этому во время перемѣны кливера выскочилъ кливеръ-лееръ, гинецъ гакъ, изъ кауша кливеръ-леера, и кливеръ-лееръ запутался за фоковой дирикъ-фалъ до такой степени, что всѣ усилія очиститъ его оказались тщетны, что не позволило поставить ни фокъ-стакселя, ни фока; причемъ нельзя также не обратитъ вниманія, что все это происходило въ бурную октябрскую ночь, при огромной качкѣ, сильномъ снѣгѣ съ градомъ, что шкуна до такой степени была окачиваема волненіемъ, что не было сухаго мѣста, гдѣ бы можно было писатъ шханечный журналъ, и что съ опущеннымъ до 3 рифа гротомъ, безъ переднихъ парусовъ, она имѣла 8 румбовъ дрейфу. 2) бросать два якоря на глубинѣ 25 саженъ съ цѣлью остановиться на оныхъ, притомъ положеніи, въ которомъ находилось шкуна, было бы, какъ полагаетъ Главный Военно-Морской судъ, по всей вѣроятности, совершенно безполезно; къ тому же шкуна, въ случаѣ

потери обоихъ якорей окончательно лишилась бы надежды къ спасенію у менѣе приглубаго мѣста.

Въ этомъ трудномъ положеніи капитанъ-лейтенанту Наумову ничего не оставалось дѣлать, какъ употреблять всѣ мѣры управиться съ парусами, что и было имъ исполняемо съ должною энергіею до самаго разсвѣта, когда открылся подъ вѣтромъ въ двухъ кабельтовыхъ берегъ; глубина была 14 саж., грунтъ—каменья; положеніе шкуны было самое критическое. Отдали якорь— и шкуна начала уже приходить къ вѣтру, какъ поднявшая ее волна, своротивъ брашпиль и выворотивъ руль, выбросила судно на каменья. Во все это время, какъ видно изъ дѣла, командиръ шкуны сохранялъ должное присутствіе духа и принималъ всѣ зависящія отъ него мѣры, сначала для избѣжанія несчастія, а когда буря превозмогла всѣ его усилія и гибель шкуны стала очевидною—то, къ сбереженію провизіи и самаго необходимаго на случай спасенія экипажа. Равнымъ образомъ и команда усердно исполняла приказанія начальника, что доказывается тѣмъ, что когда шкуну начало бить о каменья и всякая надежда исчезла, бравый боцманъ Блиновъ, взявъ линь въ руки бросился въ воду и, выйдя благополучно на берегъ, перетащилъ туда перлинь, по которому, съ помощію перекинутаго грота-гика, спасенъ былъ съ величайшею опасностью экипажъ, за исключеніемъ одного матроса.

При такихъ обстоятельствахъ, взвѣшивая и оцѣнивая все то, что было и сдѣлалось на шхунѣ во время постигшаго ее бѣдствія, Главный Военно-Морской судъ не находитъ справедливымъ обвинить командира или кого-либо изъ служившихъ на ней во время крушенія. Что же касается до выведенныхъ коммисіею военнаго суда по сему дѣлу упущеній со стороны бывшаго командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, то Главный Военно-Морской судъ признаетъ вышеизложенныя объясненія вице-адмирала Казакевича по означенному предмету вполнѣ основательными и согласными съ обстоятельствами дѣла.

Вслѣдствіе сего Главный Военно-Морской судъ, не усматривая со стороны командовавшаго шкуною капитанъ-лейтенанта Наумова, а равно и со стороны бывшаго командира сибирской фло-

тилiи и портовъ восточнаго океана вице-адмирала Казакевича, какихъ-либо по сему дѣлу упущенiй, которыя можно было бы признать причиною крушенiя шкуны «Первая» и относя гибель ея къ неизбѣжнымъ случайностямъ въ морѣ, опредѣлилъ: бывшаго командира шхуны «Первая» капитанъ-лейтенанта Наумова отъ всякой отвѣтственности по настоящему дѣлу освободить и убытокъ происшедшiй отъ потери шкуны, принять на счетъ казны. Равнымъ образомъ и бывшаго командира сибирской флотилiи и портовъ восточнаго океана вице-адмирала Казакевича не считать прикосновеннымъ по настоящему дѣлу.

Рѣшенiе суда Высочайше утверждено.

Крушенiе броненосной лодки «Смерчъ».

Всякiй, кто плавалъ шхерами Финскаго залива, знаетъ ту узкость, которая называется Баре-зундомъ, и помнитъ тѣ крутые повороты подъ прямымъ угломъ и тѣ извилины, которыя образуетъ эта узкость. Одинъ изъ такихъ крутыхъ поворотовъ этой узкости и былъ мѣстомъ крушенiя лодки *Смерчъ*.

23-го iюня 1865 г. лодка «Смерчъ» вышла съ разсвѣтомъ изъ Гельсингфорса. Подходя къ Баре-зунду и огибая подъ проводкою лоцмана (взятаго съ острова Вилле-Э), островъ безъ названiя, не послушала руля положеннаго право на бортъ; немедленно была остановлена лѣвая машина, но проходъ былъ такъ узокъ и крутъ, что машина не успѣла произвести своего дѣйствiя и лодка ударилась о рифъ, выдающiйся отъ нижней оконечности праваго островка; тогда немедленно былъ данъ заднiй ходъ обѣими машинами. Въ этотъ моментъ носовое рулевое отдѣленiе и отдѣленiе, смежное съ нимъ, стали быстро наполняться водою, такъ что, несмотря на немедленное распоряженiе осмотрѣть пробоину, исполнить это уже не было возможности. Немедленно были заперты двери непроницаемой переборки, но, несмотря на это, вода просачиваласъ черезъ пере-

борку въ носовое и кормовое башенныя отдѣленія; тогда были открыты горловины втораго дна и начали дѣйствовать всѣми помпами. Между тѣмъ немедленно были отданы оба якоря и вытравлены оба каната для облегченія носа. Въ то же время одной вахтой былъ сгруженъ весь багажъ команды и часть провизіи на островокъ съ правой стороны, а другая вахта завезла съ кормы цѣпь и подтянула корму ближе къ берегу, чтобы быть болѣе на малой глубинѣ. Наконецъ, отъ крена судна, начало заливать лѣвую машину и котлы, почему прекратили пары и дѣйствовали только одними даутоновыми помпами; горловины во второмъ днѣ закрыли, разсчитывая на пустоту въ ящикахъ, но несмотря на то что кормовое отдѣленіе было почти сухо, черезъ два часа времени отъ момента удара, судно погрузилось въ воду; корма на 24-хъ ф., носъ на 7-ми ф. на камень. Когда лодка начала погружаться лѣвою стороною на дно, командиръ лодки капитанъ-лейтенантъ Корниловъ вмѣстѣ съ офицерами рѣшилъ перебраться на берегъ, и когда всѣ до одного человѣка благополучно переправились и лодка уже всѣмъ лѣвымъ бортомъ ушла въ воду, то онъ оставилъ ее и переѣхалъ на островъ къ ввѣреннымъ ему людямъ.

Снятіе лодки требовало довольно продолжительныхъ работъ, къ чему не представлялось никакихъ затрудненій, такъ какъ мѣсто вполнѣ закрыто даже отъ самаго малаго волненія въ какой бы то ни было штормъ. 23 же іюня начальникъ шхернаго броненоснаго отряда контръ-адмиралъ Бутаковъ доносилъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ, что того числа въ 3 часа утра онъ вышелъ изъ Гельсингфорса съ двумя мониторами и лодкою «Смерчъ», а лодку «Горностай» оставилъ до вечера въ Гельсингфорсѣ, чтобы забрать починявшіяся шлюп-балки и вновь отливающуюся, вмѣсто сломаной, брашпильную муфту монитора «Перунъ». Выходя изъ самыхъ тѣсныхъ узкостей Баре-зунда, лодка «Смерчъ», шедшая позади, пріотстала и не была видна за скалами, а пароходъ и мониторы шли самымъ тихимъ ходомъ. Въ $^3/_4$ 12 часа раздались позади два выстрѣла одинъ за другимъ. По прежнему приказу контръ-адмирала Бутакова это былъ сигналъ особеннаго происшествія, почему,

приказавъ мониторамъ идти въ Гангундъ, до котораго оставалось 28 миль, немедленно поворотилъ назадъ и подошелъ къ лодкѣ «Смерчъ» въ ½2-го часа. Тѣснота фарватера замедлила заворотъ «Владиміра». «Смерчъ» стоялъ на камнѣ правою стороною носовой части въ сильно накрененномъ положеніи. Одна часть команды работала у помпъ, другая перегружала на ближайшій островокъ койки, чемоданы, провизію, оружіе и разныя вещи, третьи вытаскивали цѣпные канаты и выпускали ихъ за бортъ, чтобъ облегчить носъ; съ кормы была завезена цѣпь на островъ, чтобъ подтянуть корму ближе на мель. Палуба съ лѣвой стороны была на 1½ арш. въ водѣ, носовое отдѣленіе судна было наполнено водою, которая сочилась сквозь непроницаемую переборку и разливалась вентиляторными трубами по всему судну; часть машины была затоплена, каюты заливало, кабельтовы и тали были подъ водою. Осмотрѣвъ въ чемъ дѣло, онъ приказалъ съ парохода «Владиміръ» перевести на «Смерчъ» стрѣлу, для подпоры бока (гикъ приготовляли для той же цѣли), тали, кабельтовы и водолазовъ съ аппаратами для осмотра, гдѣ пробоина. Пока доставали и грузили на катера сказанныя вещи, «Смерчъ», несмотря на всѣ усилія, быстро наполнявшійся, вдругъ въ 2½ часа наклонился еще болѣе и затонулъ. Носъ остался на 7-ми футовой глубинѣ на камнѣ, а корма и часть лѣвой стороны подводной части легли на дно на 24 ф. глубины. Судно накренено налѣво на 25°; часть праваго борта выходитъ изъ воды. Водолазы, осмотрѣвъ подводную часть лодки «Смерчъ», нашли, что отъ удара о камень третій и четвертый листы отъ киля получили двѣ поперечныя трещины, вдавленныя во внутрь дюймовъ на 9, а швъ между ними раздался и образовалась продольная щель, длиною около 1½ саж., сквозная.

Къ сему контръ-адмиралъ Бутаковъ прибавилъ, что а) по его мнѣнію, лодку можно снять безъ особеннаго труда, если будетъ присланъ такелажмейстеръ Шабалинъ съ блокшивомъ, стрѣлами, гинями, цѣпями, цементомъ, ворсой и проч. б) что мѣсто, совершенно закрытое отъ всякаго даже самаго малѣйшаго волненія и в) что командиръ, офицеры и команда дѣлали что могли, но были не въ силахъ остановить бѣдствіе.

20 августа лодка «Смерчъ» была поднята и приведена въ Кронштадтъ. Генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло о крушеніи лодки «Смерчъ», нашелъ, что въ объясненіи причины постановки лодки на камень командиръ ея, капитанъ-лейтенантъ Корниловъ 1-й приводилъ, что лодка не послушала руля, что предъ тѣмъ, какъ она взошла на камень, приходилось въ короткое время нѣсколько разъ перекладывать руль, а въ такихъ условіяхъ лодка (очень чувствительная при большомъ ходѣ прямымъ курсомъ), начинаетъ кататься. Объясненіе командира, что лодка не послушала руля, подтверждалось показаніями офицеровъ и рулеваго; при этомъ слѣдствіемъ обнаружено, что означеннаго числа послѣ того, какъ руль положенъ послѣдній разъ право на бортъ и лодка не послушала его, немедленно была остановлена лѣвая машина, но узкость и крутость прохода помѣшали ей произвесть ожидаемое дѣйствіе. На лодкѣ находился лоцманъ, взятый минутъ за 8 до происшествія, а приказанія рулевымъ отдавалъ самъ командиръ, такъ какъ лоцману не былъ знакомъ способъ управленія судами посредствомомъ машинъ и притомъ, какъ объяснилъ старшій офицеръ лейтенантъ Валицкій, лоцмана показываютъ знаками класть руль, что являлось неудобнымъ въ настоящемъ плаваніи, когда лодкѣ нужно было поворачивать круто и приходилось прибѣгать ко всѣмъ средствамъ поворотливости. На спросъ слѣдственной коммисіи: почему, когда лодка не послушала руля, не былъ данъ задній ходъ лѣвой машинѣ, а за тѣмъ, почему не былъ отданъ якорь на панеръ? капитанъ-лейтенантъ Корниловъ отозвался, что лодка на ходу, получая задній ходъ одного винта, бросается такъ быстро, что $^1/_2$ круга дѣлаетъ менѣе чѣмъ въ минуту (это онъ знаетъ по опыту), а потому она въ этомъ случаѣ навѣрно была бы на противоположномъ берегу; между тѣмъ, при остановкѣ только лѣваго винта была надежда, что лодка пройдетъ, тѣмъ болѣе, что для безопаснаго прохода ей нужно было перекатиться не болѣе 5 ф.; что сдаваться слишкомъ влѣво было опасно, ибо слѣдовалъ снова поворотъ вправо; что лоцмана всегда въ этомъ мѣстѣ придерживаются къ правому островку и что рифъ не имѣлъ знака и это затрудняло опредѣлить точку

опасности; якорь же отдать было нельзя, потому что видѣлась возможность и была надежда пройти помощію остановки лѣваго винта, а тѣмъ болѣе, по корутости и короткости разстояній. Послѣ удара лодки о камень носовое, рулевое и смежное съ нимъ отдѣленія стали быстро наполняться водою, двери непроницаемой переборки были немедленно заперты, и какъ переборка, такъ и дверь пропускали воду весьма незначительно, но вода бѣжала въ лодку въ большомъ количествѣ черезъ вентиляторныя трубы, неимѣвшія клинкетовъ; также были приведены въ дѣйствіе всѣ помпы, но тѣмъ не менѣе судно затопилось. По отношенію къ тому обстоятельству, что у вентиляторныхъ трубъ лодки не было клинкетовъ, обнаружено, что для постройки ея была принята образцомъ датская лодка «Рольфъ Кракъ» и что на «Смерчѣ», при концахъ сказанныхъ трубъ въ носовомъ отдѣленіи имѣлись клапаны или задвижки для прекращенія теченія воздуха. Кораблестроительный Техническій Комитетъ отозвался, что еслибъ эти клапаны были закрыты, то, не смотря на отсутствіе клинкетовъ, наполненіе другихъ отдѣленій водою не послѣдовало бы такъ быстро. Но въ моментъ происшествія съ лодкою «Смерчъ» клапаны эти находились открытыми для освѣженія трюма воздухомъ, и хотя капитанъ-лейтенантомъ Корниловымъ было тогда же приказано закрыть ихъ, но, послучаю быстраго наполненія лодки водою, исполнить это приказаніе было невозможно. По соображеніи изложенныхъ обстоятельствъ, Морской Генералъ Аудиторіатъ пришелъ къ тому заключенію, что причиною постановки броненосной лодки «Смерчь» на камень было главнѣйше недостаточность еще навыка въ управленіи судами сего рода въ мало знакомыхъ шхерныхъ мѣстахъ; но что, независимо отъ сего, командиромъ лодки были дѣлаемы, въ ея плаваніи всѣ зависящія отъ него распоряженія, и какъ съ его стороны, такъ и со стороны команды накакихъ упущеній въ смыслѣ небрежности или нераспорядительности не замѣчается. За неустройство клинкетовъ у вентиляторныхъ трубъ лодки также нѣтъ основанія привлекать кого-либо къ отвѣтственности въ виду того, что постройка броненосныхъ судовъ составляетъ новое дѣло въ нашемъ флотѣ, и притомъ «Смерчъ» строился по образцу ино-

странной лодки; хотя же изъ отзыва Кораблестроительнаго Техническаго Комитета усматривается, что если бы имѣвшіеся на лодкѣ при концахъ вентиляторныхъ трубъ, въ носовомъ отдѣленіи, клапаны, или задвижки, для прекращенія теченія воздуха были закрыты, то наполненіе другихъ отдѣленій водою не послѣдовало бы такъ быстро, какъ было въ дѣйствительности, но вмѣстѣ съ тѣмъ, согласно отзыву того же комитета и командира лодки, оказывается, что въ моментъ происшествія съ лодкою означенные клапаны находились открытыми, для необходимаго освѣженія трюма, а закрыть ихъ потомъ уже было невозможно по случаю быстраго наполненія лодки водой и очевидно предстоявшей опасности для жизни людей, которые были бы посланы закрыть ихъ. По симъ соображеніямъ Морской Генералъ-Аудиторіатъ полагалъ: а) командира броненосной лодки «Смерчъ» капитанъ-лейтенанта Корнилова 1-го и никого другаго къ отвѣтственности по дѣлу сему не привлекать, а казенный отъ происшествія съ лодкою убытокъ, значащійся по дѣлу въ 28208 рублей 26 коп., принять на счетъ казны, и б) предоставить флота генералъ-аудитору сообщитъ объ окончательномъ рѣшеніи по сему дѣлу Инспекторскому Департаменту, для распоряженія, согласно примѣчанія къ 641 ст. 2 книги Св. Морск. Уголов. постановленій, относительно удовлетворенія лицъ, потерявшихъ при крушеніи имущества.

Изъ всего вышесказаннаго видно, что крушеніе лодки «Смерчъ» подтверждаетъ справедливость мнѣнія, что при настоящемъ положеніи судостроенія, при настоящихъ разнохарактерныхъ качествахъ судовъ, для безопасности плаванія, для вѣрнаго успѣха въ критическую минуту, болѣе кѣмъ когда-либо нужны практика и близкое знакомство съ качествами судна — интересное и поучительное само по себѣ, ясно доказывающее что, несмотря на отсутствіе брамъ-шкотовъ и брасовъ, морское дѣло, въ настоящее время болѣе чѣмъ прежде требуетъ практики и плаваній. Крушеніе это представляетъ много поучительнаго, по тому ряду основательныхъ и положительныхъ мѣръ, которыя были приняты для подъема лодки. Не желая слишкомъ вдаваться во всѣ подробности о работахъ, произведенныхъ по этому поводу, мы

позволимъ себѣ сдѣлатъ маленькое извлеченіе изъ статьи контръ-адмирала Корсакова, который былъ главнымъ дѣятелемъ при исполненіи этой задачи. Будучи отвлеченъ отъ этой работы своими обязанностями по морскому училищу, контръ-адмиралъ Римскій-Корсаковъ предоставилъ окончательный подъемъ лодки капитанъ-лейтенанту Гадду. До приступленія къ работамъ для подъема лодки, лодка лежала накренившись на лѣвый бокъ на 27°, причемъ подъ водою видны были съ правой ея стороны только часть фальшборта, состоящаго изъ желѣзныхъ откидныхъ щитовъ, и узкая полоска верхней палубы вдоль по ватервельсу на бакѣ. По словамъ водолазовъ носъ сидѣлъ на камнѣ на 6 фут. Отъ этого камня грунтъ шелъ довольно ровнымъ и постепеннымъ склономъ до 25 футъ, на которомъ лежала корма; все лѣвое пузо лодки погружено было въ густой илъ, покрывавшій этотъ склонъ, углубившись въ него наиболѣе кормовою частью. Правое пузо было на свободѣ, за исключеніемъ небольшой части, ближайшей къ кормѣ. При длинѣ лодки 186 фут., такая разность углубленія носа и кормы давала ей продольнаго крена, около 5°. На правой сторонѣ, подъ плоскимъ дномъ немного впереди фокъ-мачты, осмотрѣнъ былъ тотъ подводный камень или, вѣрнѣе, каменный бугоръ, на который лодка наткнулась.

Надъ этимъ бугромъ воды было около 7 футъ и дно лодки къ нему плотно не прилегало, но оставался просвѣтъ около фута шириною, такъ что рука и нога свободно просовывались, а человѣку нельзя было пролѣзть. Безъ сомнѣнія, вода, вливаясь въ пробоину, должна была кренить лодку на лѣвую сторону, такъ какъ правая удерживалась на камнѣ; а потомъ, когда лодка совсѣмъ затонула и легла лѣвымъ пузомъ въ грунтъ, пробитое мѣсто отошло отъ камня. Это обстоятельство надо считать очень счастливымъ, потому что, благодаря ему, облегчился доступъ къ пробоинѣ.

Чертежъ 1-й дастъ довольно ясное понятіе объ этомъ первоначальномъ положеніи лодки. Вслѣдъ за осмотромъ лодки, нужно было рѣшить какимъ способомъ ее поднимать. Если бы предпринять подъемъ посредствомъ грунтововъ и приложенной къ нимъ какой бы то ни было силы, т. е., стрѣлъ и гиней, подъемныхъ

ботовъ, кплекторовъ, воздушныхъ ящиковъ или мѣшковъ, то слѣдовало бы прежде всего разсчитать какъ велика поднимаемая тяжесть. Въ нашемъ случаѣ пришлось бы воспользоваться тѣмъ, что носъ сидитъ на камнѣ, стараться удержать его въ этомъ положеніи и за тѣмъ поднимать всю остальную часть лодки. По приблизительному вычисленію, носовой отсѣкъ лодки отъ штевня до непроницаемой переборки составляетъ около 320 тоннъ. Поддержавъ его и предположивъ, что вода при медленномъ подъемѣ имѣетъ свободный протокъ сквозь пробоину, оставалось, слѣдовательно, поднять къ поверхности воды вѣсъ всего остальнаго корпуса, т. е. около 1180 тоннъ, а за вычетомъ потери вѣса въ водѣ около 1050 тоннъ, или 63000 пудовъ. Для подъема одной этой тяжести, не считая цѣпкости грунта и притомъ, при самомъ снисходительномъ довѣріи къ крѣпости матеріаловъ, пришлось бы употребить не менѣе 16 грунтововъ изъ самыхъ толстыхъ якорныхъ цѣпей и къ нимъ соотвѣтствующее число стрѣлъ и гиней. Ясно, что продѣваніе стольких грунтововъ подъ лодку, увязшую лѣвою стороною въ илъ, потребовало бы едва ли возможныхъ усилій, на которыя ни въ какомъ случаѣ не достало бы оставшагося лѣтняго времени, а слѣдовательно о такомъ способѣ подъема нечего было и думать. Изъ всѣхъ остальныхъ способовъ подъема, самый простѣйшій и легчайшій, какой долженъ представиться вслѣдъ за грунтовами, въ главныхъ чертахъ состоялъ въ томъ, чтобъ закупорить всѣ пробоины и отверстія въ суднѣ и потомъ выкачать изъ него воду. Принявъ способъ подъема посредствомъ выкачиванія воды, нужно было разсчитать какія средства для того истребовать. Лодка, пробивъ себѣ дно, погружалась въ воду до окончательнаго потопленія около двухъ часовъ.

Грузъ, отъ котораго она должна тонуть, опредѣленъ приблизительно въ 500 тоннъ, что равняется объему воды въ 1800 кубическихъ футовъ или, круглыми числами, около 40000 ведеръ, слѣдовательно пробоина пропустила въ лодку въ теченіе двухъ часовъ около 40000 ведеръ.

Изъ этого видно, что, для большей увѣренности, слѣдовало употребить такія средства, которыя позволили бы выкачивать

изъ лодки значительно болѣе 20000 ведеръ въ часъ, а потому и истребованы отъ Кронштадскаго, С.-Петербургскаго и Гельсингфоргскаго портовъ слѣдующія средства: водоотливной ботъ съ паровыми помпами, выкачивающими до 160 ведеръ въ минуту, двѣ локомобильныя паровыя помпы выкачивающія, вмѣстѣ около 150 ведеръ, шесть брансгойтовъ Даунтона и 12 шпулъ-помпъ, выкачивающихъ круглымъ числомъ 250 ведеръ въ минуту, значитъ, все это вмѣстѣ давало намъ надежду взять, при усиленномъ дѣйствіи, до 560 ведеръ въ минуту или болѣе 30000 ведеръ въ часъ. Кромѣ того, требованы были два подъемные бота, 10 паръ гиней и 6 береговыхъ шпилей, а въ Гельсингфорсъ посланы двѣ винтовыя лодки, чтобы прибуксировать оттуда 6 штукъ мачтовыхъ деревьевъ для стрѣлъ. Все требованное было къ 6 августа доставлено, а между тѣмъ присланные мастеровые и водолазы занимались укупоркою лодки. Добытые изъ воды люки верхней палубы послужили лекалами для обдѣлки глухихъ люковъ. Люки эти обдѣлывались большею частью изъ 3-дюймовыхъ досокъ, сдвоенныхъ накрестъ и пазы ихъ проконопачивались, кромки ихъ обшивались парусиною на гвоздяхъ съ подбоемъ изъ щипанной ворсы, такъ что при первомъ дѣйствіи давленія наружной воды этотъ мягкій подбой долженъ былъ плотно нажать на четверти, выбранныя въ коминсахъ. По мѣрѣ того, какъ люки эти изготовлялись, водолазы присаживали ихъ на мѣсто и обтягивали парусинными мамеренцами, которые пришивались вокругъ коминсовъ къ палубѣ рейками на гвоздяхъ. Угольные люки затыкались пробками, обматанными щипанною ворсою и также затягивались мамеренцами. Наиболѣе трудности въ закупоркѣ представляли боевыя башни и труба плавильной вагранки.

Въ кормовой башнѣ орудіе высунулось дуломъ изъ амбразуры, дюймовъ на 5, такъ что пробку пришлось обдѣлать изъ двухъ частей, обнимающихъ дуло и входящихъ клиномъ въ амбразуру. Ваграночную трубу заколотили ворсою и пробкою, а на тотъ случай, если бы она не выдержала давленія наружной воды, на нее надѣли тройной парусинный шлангъ съ бугелями, котораго отверзтіе вывели на верхъ.

Зазоръ башенъ верхней палубы законопатили и обмотали насаленными жгутами изъ бѣлой пеньки. Окончательно на обѣ башни надѣты были колпаки изъ тройной парусины и приколочены къ палубѣ рейками на гвоздяхъ. Наконецъ, для пробоины изготовленъ былъ пластырь изъ мягкаго, подержанаго брезента, нашпигованнаго щипанною ворсою. Шпиговка пластыря, по срединѣ его, т. е. противу того мѣста, которое предполагали наложить на пробоину, утолщена, а по срединѣ утолщенія пришпигована мотня изъ щипанной же ворсы, служившая какъ бы подушкой, непозволяющею отвороченной внаружу, острой кромкѣ пробоины, прорѣзать пластырь. Брезентъ, обдѣланный такимъ образомъ, былъ оконченъ и къ угламъ его приплеснены штерты, или шкоты, для его растяжки. Сверхъ этого перваго пластыря, предполагалось наложить и было впослѣдствіи наложено нѣсколько сшитыхъ кромками шпигованныхъ матовъ; сверхъ матовъ накладывался смоленный брезентъ и, наконецъ, сверхъ всего подведенъ гибкій щитъ изъ дюймовыхъ досокъ, который предохранилъ бы пластырь на случай, если бы лодка, всплывъ, сѣла бы тѣмъ же мѣстомъ на тотъ же камень. Послѣднее, впрочемъ, оказалось излишнимъ.

Къ полдню 13-го августа, задѣлка отверзтій была окончена и все изготовлено къ подъему лодки слѣдующимъ образомъ: водоотливный ботъ и баржа съ локомобилями поставлены съ лѣвой стороны. Двѣ пары стрѣлъ поставлены были по обѣ стороны кормы и заложенныя на нихъ гини взяты на грунтовъ, изъ цѣпкаго каната, подведенный подъ кормовой свѣсъ брони, а лопари ихъ взяты на шпили, утвержденные на островкѣ. Подъемные бота, для поддержки носа, не поставили, потому что глубина не позволяла, а главное потому, что, по дальнѣйшимъ соображеніямъ, какъ увидимъ далѣе, это было признано ненужнымъ. Вмѣсто того, одинъ изъ ботовъ поставили съ правой стороны лодки, противъ середины и подвели подъ него въ два конца кабельтовъ, обнесенный срединою вокругъ шпора гротъ-мачты и закрѣпленный концами на берегу. Въ ботъ напустили воды, такъ что онъ сѣлъ на кабельтовъ и помощью его надавливалъ на правый бортъ лодки, для воспрепятствованія крена.

Для ручныхъ помпъ, устроены были гдѣ требовалось, мостки, а нѣкоторыя изъ этихъ помпъ были взяты на бота. Общее расположеніе шланговъ всего яснѣе видно на чертежѣ 6. Кромѣ того, во второмъ баковомъ люкѣ вставлена была крѣпкая деревянная труба для впуска воздуха подъ палубу.

Приготовивъ все такимъ образомъ, 14 августа послѣ полдня, разставивъ людей по мѣстамъ пустили въ ходъ всѣ помпы, чтобъ посмотрѣть ихъ дѣйствіе; не прошло и четверти часа, какъ замѣчено было, что въ упомянутой выше деревянной трубѣ вода убываетъ, а вслѣдъ за тѣмъ такая же убылъ объявлена и въ дымовой трубкѣ—ясно было, что помпы преодолѣли течь и что давленіе наружной воды осажало задѣлки. Водолазъ, посланный для осмотра пластыря, нашелъ его присосаннымъ ко дну лодки такъ крѣпко, что невозможно было его шевельнуть. Минутъ чрезъ сорокъ послѣ того, какъ начали дѣйствовать помпами, правый бортъ лодки началъ подниматься изъ воды; т. е. лодка начала крениться. Продолжали качать часа два, почти не препятствуя крену, потому что подъемный ботъ, служившій для этой цѣли, вмѣсто того, чтобы подниматься изъ воды всею своею массою, началъ подниматься только носомъ вслѣдствіе малаго разноса концовъ подведеннаго подъ него кабельтова. —

Кромѣ того, видно было, что кабельтовъ недостаточенъ для противодѣйствія кренящей силы, а потому его начали потравливать и потомъ совсѣмъ раздернули. Мало по малу кренъ дошелъ до такой степени, что, по словамъ командира лодки, могъ быть равенъ тому крену, какой приняла она, садясь на дно. Подъ рукою не случилось никакого инструмента, чтобы этотъ кренъ опредѣлить, но на глазъ онъ могъ быть не менѣе 45°. Чтобы воспрепятствовать лодкѣ больше крениться и тѣмъ не позволить ей уходить глубже въ илъ,—на слѣдующій день, 15-го августа, на топы фокъ и гротъ мачтъ занесено по двое гиней и лопаря взяты на шпили, а въ помощь мачтамъ, подъ топы ихъ поставлены упорки на правый бортъ изъ толстыхъ бревенъ. Стрѣлы, поставленныя надъ кормой, оказались неудовлетворяющими цѣли. Наканунѣ, когда ихъ выбрали для пробы, одна пара перекосилась, потому что, вѣроятно, илистый грунтъ, въ

которомъ увязли ея шпоры, не вездѣ лежалъ одинаково толстымъ слоемъ и, слѣдовательно, неравномѣрно уступалъ подъ обѣими пятками. Притомъ и цѣпной грунтовъ выползъ изъ подъ кормоваго свѣса. Эта неудача, между прочимъ, дала понятіе о томъ, каково было бы установить вокругъ лодки тридцатъ слишкомъ паръ стрѣлъ, если бы взялись за этотъ способъ подъема. Поэтому, пару стрѣлъ съ правой стороны повалили, а съ лѣвой оставили, потому что она слишкомъ крѣпко сѣла въ грунтъ и притомъ ничему не мѣшала. Вмѣсто же стрѣлъ подвели къ кормѣ подъемные бота и, чтобы дать имъ мѣсто, перевели водоотливной ботъ на правую сторону. Около двухъ часовъ пополудни, когда гини были готовы и выбраны, снова помпы пущены въ ходъ.

Вскорѣ послѣ того, какъ лодка начала крениться, замѣчено, что и весь носъ поднимается, чего наканунѣ не было. Такое явленіе, доказывающее, что гини помогли нѣсколько удержать кренъ, обезпечило поддержку носа безъ всякихъ вспомогательныхъ средствъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ обнаружились и недостатки въ укрѣпленіи береговыхъ шпилей; въ помощъ якорямъ, державшимъ шпили, обнесенъ былъ вокругъ острова и заложенъ за наиболѣе выдающіеся бугры его, сначала пеньковый кабалярь, какъ показано на черт. 2, а 17-го числа, кругомъ острова обнесли вмѣсто кабаляра цѣпь съ фрегата «Громобой», для укрѣпленія которой завезли еще два верпа и вколотили въ скалы, въ разныхъ пунктахъ, шесть желѣзныхъ болтовъ, которые не давали бы цѣпи скользить. Въ помощъ мачтамъ, на правую сторону лодки поставили пару стрѣлъ и съ топа ихъ взяли гини, на береговой шпиль. Контра—штагомъ этой парѣ стрѣлъ служили гини, заложенныя за шлагъ кабельтова, продернутаго подъ лодку. Съ правой стороны этотъ шлагъ закинули на капитанскую башню. Между прочимъ, замѣтили мы, что носовая часть лодки подается къ берегу. Этого и слѣдовало ожидать, такъ какъ носъ уже былъ на свободѣ, а часть силы гиней, заложенныхъ на топы, конечно, дѣйствовала въ горизонтальномъ направленіи. Поэтому противу фокъ-мачты, между берегомъ и правою скулою лодки положили на воду два бревна, которыя должны были въ этомъ случаѣ дѣйствовать какъ двѣ упорки.

Для той же цѣли пароходъ «Храбрый» подошелъ на слѣдующій день, 18-го августа, къ лодкѣ и расположился у нея съ лѣвой стороны на якоряхъ и завозахъ, какъ показано на чертежѣ 2.

Съ правой стороны, съ боку, онъ подалъ 11 д. новый кабельтовъ, который подвели подъ лодку и съ правой стороны накинули на капитанскую боевую башню. Кабельтовъ этотъ, замѣненный впослѣдствіи цѣпью, какъ показано на чертежахъ 2 и 3-мъ, кромѣ того, что оттягивалъ носъ отъ берега, способствовалъ кантованію лодки въ сторону, противной кренящей силѣ. Кончилось, однакожъ, дѣло къ вечеру тѣмъ, что кренъ увеличился до 40°; завернувъ гини, окончили работу. Кабельтовъ съ «Храбраго», передъ тѣмъ только что поданный, былъ выбранъ втугую. Подъемные боты у кормы къ этому времени были изготовлены къ дѣйствію, т. е. въ нихъ напущена вода и цѣпной грунтовъ, подведенный подъ свѣсъ брони, взятъ на бревна, положенныя поперегъ ботовъ. Приспособленіе это показано на чертежахъ 7-мъ (*), 2-мъ и 3-мъ. При откачиваніи воды изъ ботовъ, послѣ того что грунтовы натянулись, три толстыя бревна по 18 д., каждое, изогнулись въ дугу и трескъ ботовъ, подъ ихъ напоромъ, показалъ что тяжесть еще имъ не подъ силу. Только кренъ увеличился еще на градусъ. Снова напустили воды въ бота на столько, чтобъ ослабить напряженіе распорныхъ бревенъ. 19 го числа, съ утра продолжали откачивать воду; носъ понемногу продолжалъ подниматься, а вся лодка вслѣдствіе цѣпкости грунта и оставшейся въ ней воды, продолжала крениться. Къ 11 часамъ утра ближайшій къ носу шлангъ водоналивнаго бота пересталъ брать воду и кренъ дошелъ до 45°; къ этому времени западный вѣтеръ, дѣйствуя на лодку и пароходъ «Храбрый» съ правой стороны въ полвѣтра, усилился. Кабельтовъ, поданный наканунѣ на лодку, выдерживалъ напоръ вѣтра хорошо.

Тогда рѣшились попробовать раздернуть всѣ гини, чтобы посмотрѣть, не оттащитъ ли вѣтромъ носовую часть на глубину, и убѣдиться такимъ путемъ, что лодка удерживается отъ крена

(*) Разрѣзъ по линіи *аб* чертежа 3-го.

не гинями, а своею собственною отстойчивостью или лучше сказать, остойчивостью носовой части. Когда все было готово, вмѣстѣ съ нужными предосторожностями приказано отойти разомъ на всѣхъ шпиляхъ. Когда гини ослабли, носъ лодки дѣйствительно отошелъ отъ берега, что было замѣтно по отвалившимся отъ нея береговымъ упоркамъ, но не болѣе какъ на одинъ или два фута и лодка опять остановилась. Кренъ ея при этомъ движеніи увеличился на 5° т. е. до 50°,— что можно приписать тому, что при движеніи лодки грунтъ подъ миделемъ нѣсколько уступилъ. Чтобы составить себѣ нѣкоторое приближенное понятіе о томъ, до какой степени можно позволить лодкѣ крениться, мы сравнивали ее съ правильнымъ параллелопипедомъ одинаковой длины, ширины и глубины или толстоты.

Если представить себѣ подобный параллелопипедъ тѣломъ однороднымъ, т. е. имѣющимъ центръ тяжести въ центрѣ фигуры, и привести его въ положеніе, подобное тому, въ какомъ находилась лодка «Смерчъ» т. е. поставленнымъ на одномъ изъ продольныхъ реберъ на твердомъ основаніи, то понятно, что онъ только тогда потеряетъ свою остойчивость, когда діагональная плоскость, проходящая чрезъ это нижнее ребро, придетъ въ вертикальное положеніе. Вычертивъ такой параллелопипедъ мы нашли, что при вертикальномъ положеніи его діагональной плоскости онъ долженъ имѣть крену нѣсколько болѣе 70°. За тѣмъ, хотя у лодки «Смерчъ», съ ея броней и башнями и съ тѣмъ количествомъ воды, какое въ ней оставалось, и надо было предположить центръ тяжести выше центра фигуры, за то носовая ея часть, имѣющая значительный отсѣкъ съ треугольными поперечными сѣченіями, представляла условія остойчивости гораздо болѣе выгодныя чѣмъ отсѣки четыреугольные. Основываясь на такихъ соображеніяхъ, можно было смѣло предположить, что лодка выдержитъ, безъ помощи гиней, сама собою до 60° крену.

Послѣ обѣда, 19-го, продолжали откачивать воду. Въ дополненіе водоотливнаго бота приказано дѣйствовать двумя Даунтона браспойтами, которыхъ шланги были вставлены въ кормовой люкъ. Къ 4-мъ часамъ пополудни носъ еще приподнялся изъ воды, продольный кренъ дошелъ до 12°, а боковой—до $57\frac{1}{2}$ и

помпы перестали брать воду. Къ тому времени цѣпь, которую съ утра приказано было подать съ «Храбраго» на лодку, вмѣсто кабельтова была обнесена кругомъ капитанской башни, а вмѣсто того, чтобы быть выбранной на пароходъ, была занесена на берегъ и тамъ выдраена. Положеніе лодки въ этотъ моментъ изображено на чертежѣ 3-мъ.

Около 5-го часа пополудни начали выкачивать воду изъ подъемныхъ ботовъ и корма поднялась на 8 д., что замѣтно было по футштоку, утвержденному предварительно на ахтеръ-штевнѣ. На этотъ разъ подъемъ нисколько не натруждалъ ботовъ, такъ что даже распорныя бревны не согнулись.

Боковой кренъ при этомъ увеличился еще на $^1/_2{}^0$. Какъ только корма такимъ образомъ нѣсколько освободилась отъ грунта, носовая часть, какъ видно на чертежѣ 3, бывшая значительно на вѣсу, начала дѣйствіемъ своей тяжести постепенно опускаться; продольный кренъ пошелъ на убыль и съ 7 час. вечера горизонтъ воды рѣзалъ верхнюю палубу немного выше діаметральной площади, какъ показано на чертежѣ 4-мъ. По мѣрѣ того, какъ носъ опускался, вода снова подходила подъ шланги водоотливнаго бота, такъ что они вновь начали брать, но къ 7-ми час. вечера опять перестали. Работу окончили, и въ такомъ положеніи продержали лодку всю ночь. 20-го числа поутру все было подготовлено къ тому, чтобы кантовать лодку; цѣпь отъ капитанской башни подвели, попрежнему, подъ лодку и подали на «Храбрый». Къ полдню, когда все было готово, людей поставили на шпили и начали выбирать гини съ тѣмъ, чтобы посмотрѣть, не нужны ли еще добавочныя стрѣлы; но прежде чѣмъ гини успѣли надраиться, кренъ лодки уменьшился на 11°. Продолжали выбирать гини и чрезъ полчаса лѣвый планширь подошелъ къ горизонту воды. Вскрыли люки, направили шланги и въ часъ пополудни лодка плавала, имѣя небольшой кренъ на лѣвый бокъ, вслѣдствіе нѣкоторыхъ перекатившихся тяжестей, а главное отъ массы воды, немогшей скоро перелиться изъ-за двойнаго дна на лѣвой сторонѣ. Тотчасъ же подняли флагъ и гюйсъ и приступили къ очисткѣ лодки.

Остается прибавить, что не болѣе какъ чрезъ 10 дней, къ

30 августа, все на лодкѣ «Смерчъ» приведено было въ такой видъ и порядокъ, что команда и офицеры могли на нее перебраться. Даже, еслибъ кингстоны не были набиты иломъ, она могла бы безъ буксира идти въ Кронштадтъ.

Крушеніе винтовой лодки «Шалунъ».

Кронштадтскій «Вѣстникъ» сообщаетъ нижеслѣдующія свѣдѣнія по этому случаю.

«Свѣжій морской вѣтеръ съ жестокими порывами, начавшійся въ ночь съ 3 іюня 1868 г. и продолжавшійся до вечера 5 іюня, не обошелся безъ послѣдствій. Самое грустное изъ этихъ послѣдствій— гибель винтовой канонерской лодки «Шалунъ», командиръ лейтенантъ Гренквистъ, вышедшій изъ Кронштадта съ баржею на буксирѣ 3 іюня въ 10-мъ часу вечера и разбившейся на каменьяхъ между Стирсудденомъ и Біоркэ-Зундомъ у берега Лаударанда близь деревни Карьялансъ, въ 20 верстахъ отъ Біоркэ Зунда. Первое извѣстіе о гибели получено было 5 іюня въ 9-мъ часу вечера, телеграммою изъ Выборга, отъ одного изъ офицеровъ, находившихся на лодкѣ «Шалунъ». Въ этой телеграммѣ сказано: «вчера, т. е. во вторникъ, 4 іюня, въ 8 час. вечера слѣдовавшая въ финляндскія шхеры для гидрографическихъ работъ лодка «Шалунъ» брошена на камень между Стирсудденомъ и Біоркэ-Зундомъ, у берега Лаударанда, близь деревни Карьялансъ, въ 20 верстахъ отъ Біоркэ-Зунда. Часть команды спаслась на вельботѣ, остальной экипажъ и командиръ остались на суднѣ безъ всякой помощи. Мѣстные жители, при всемъ стараніи, не въ состояніи пособить за неимѣніемъ большихъ шлюпокъ. Я просилъ коменданта города Выборга послать къ мѣсту крушенія пароходъ, но получилъ отказъ за неимѣніемъ таковаго.

Бурунъ ходитъ по всей лодкѣ и погибающіе едва въ состояніи держаться за снасти. Донося о семъ прошу немедленной помощи».

Корпуса штурмановъ подпоручикъ **Мальцевъ**.

По полученіи этой депеши, немедленно было приказано сигналомъ колесному пароходо-фрегату «Олафъ», занимавшему постъ дальней брандвахты развести пары и идти къ мѣсту крушенія для спасенія команды съ винтовой лодки «Шалунъ».

Въ половинѣ втораго часа ночи пароходъ фрегатъ «Олафъ» снялся съ якоря и направился къ мѣсту крушенія. Винтовая лодка «Шалунъ» принадлежала къ отряду, назначенному въ распоряженіе начальника гидрографическихъ работъ въ Финскомъ заливѣ, генералъ-лейтенанта Борисова и разбилась на пути изъ Кронштадта въ Гельсингфорсъ. Въ моментъ крушенія на ней было 1 офицеръ, 3 унтеръ-офицера, 23 человѣка нижнихъ чиновъ настоящей команды лодки и, кромѣ того, 6 человѣкъ офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ, принадлежавшихъ къ промѣрной партіи, 2 унтеръ-офицера и 26 нижнихъ чиновъ той же партіи; всего 61 человѣкъ.

На лодкѣ были: командиръ лейтенантъ Рейнгольдъ Гренквистъ, корпуса флотскихъ штурмановъ поручикъ Дмитрій Овчинниковъ—начальникъ промѣрной партіи, производитель гидрографическихъ работъ—штабсъ-капитанъ Алексѣй Трапезниковъ, поручики Ѳедоръ Бѣлорусовъ и Семенъ Козьминъ, подпоручикъ Константинъ Мальцевъ и лекарскій помощникъ коллежскій регистраторъ Андрей Дементьевъ. При выходѣ изъ Кронштадта, на буксирѣ у лодки «Шалунъ» была желѣзная баржа № 11, нагруженная 10,000 пудовъ угля и провизіею по числу 50 человѣкъ на 4 мѣсяца. Изъ лоціи Финскаго залива видно, что означенный депешею берегъ Лаударанда, близь деревни Карьяланcъ, образуетъ заливецъ того же имени, «Карьялансъ, или Кюрюлансъ, открытый отъ SW до SSO. Глубина этого заливца до 4 саженъ, грунтъ песокъ, и при другихъ вѣтрахъ, за исключеніемъ вышеозначенныхъ, въ этомъ заливѣ могутъ стоять весьма покойно мелкія суда. Заливъ этотъ находится въ 5 миляхъ отъ Стирсудденской башни и въ 11 миляхъ отъ Койвистъ-кирки, около которой, какъ извѣстно, находится первая лоцманская станція и начинается безмятежное и безопасное плаваніе финляндскими шхерами. При засвѣжевшемъ SW съ жестокими порывами вѣтрѣ, свирѣпствовавшемъ 4 іюня,

винтовая лодка «Шалунъ», построенная преимущественно для прибрежнаго и шхернаго плаванія, не успѣла достигнуть шхеръ Біоркэ-Зунда. Машина ея, при буксирѣ, вѣроятно не была въ состояніи бороться съ волненіемъ и вѣтромъ, достигавшемъ почти до степени шторма и лодка попала въ открытый заливецъ Кюрюлансъ, и погибла на прибрежныхъ каменьяхъ въ ужасныхъ бурунахъ, въ мѣстности, совершенно открытой напору вѣтра и волнъ.

Винтовая лодка «Шалунъ» спущена на воду 14 сентября 1855 г. и капитально исправлена на охтенской верфи въ 1864 г. Механизмъ ея, высокаго давленія, въ 70 силъ также капитально исправленъ въ Кронштадтѣ въ 1864 г. Лодка «Шалунъ» имѣла 173, 5 тоннъ водоизмѣщенія, 108 футъ длины, 20 ф. 9½ дюйм. ширины и сидѣла 7½ ф. кормою и 7 ф. носомъ. Исправленіе лодки стоило до 16,000 р. Лодка «Шалунъ» строилась съ подряда почетнымъ гражданиномъ Кудрявцевымъ изъ сосны, эзельскаго дуба и лиственницы. Свѣжій вѣтеръ, развившійся почти до степени шторма, начался еще 3 іюня и продолжался до вечера 5 іюня. Въ это время самое низкое состояніе барометра было замѣчено во вторникъ, 4 іюня, въ 8 часовъ вечера, причемъ онъ показывалъ 29,72; въ теченіе ночи съ 3-го на 4-е, все 4-е число и всю слѣдующую ночь упорно дулъ SW съ порывами, которые иногда доходили до страшной силы. Въ ночь съ 4 на 5-е, въ половинѣ втораго часа былъ одинъ изъ такихъ жестокихъ порывовъ съ грозою и дождемъ; порывъ этотъ продолжался до 3 часовъ утра.

Тогда же нашъ корреспондентъ съ брандвахты сообщилъ, что Финляндскій пароходъ возвратился назадъ, не дойдя до финляндскихъ шхеръ. То же самое сдѣлала и винтовая лодка «Снѣгъ» вышедшая въ то же время, что и лодка «Шалунъ» и имѣвшая баржу на буксирѣ. Во время свѣжаго вѣтра, свирѣпствовавшаго въ эти дни, нашъ малый и восточный рейды были запружены пришедшими съ моря судами.

Колесный пароходо-фрегатъ «Олафъ», посланный къ мѣсту крушенія лодки «Шалунъ», возвратился 8 іюня въ 10 час. утра. Онъ привезъ 14 человѣкъ нижнихъ чиновъ изъ спасшейся команды

съ погибшей лодки. При крушеніи лодки погибло семь человѣкъ нижнихъ чиновъ, принадлежащихъ къ ея командѣ, состоящей изъ 1 офицера, 3 унтеръ-офицеровъ и 23 чел. нижнихъ чиновъ. Къ счастью, офицеры и команда, принадлежавшіе къ промѣрной партіи, въ числѣ 6 офицеровъ, 2 унтеръ-офицеровъ и 26 нижнихъ чиновъ, находились на баржѣ № 11, которая, какъ извѣстно, была на буксирѣ у лодки «Шалунъ» во время случившагося съ ней несчастія. Баржа эта осталась невредима и даже нисколько не пострадала, хотя и была причиною гибели лодки. Изъ разсказовъ возвратившихся на пароходо-фрегатѣ «Олафъ» видно, что вскорѣ послѣ благополучнаго прохода траверза Стирсуденской башни, миляхъ въ 6-ти не доходя безопаснаго мѣста за островомъ Біоркэ, во время жестокихъ порывовъ вѣтра и сильнаго волненія, противъ которыхъ едва выгребала машина лодки «Шалунъ», буксиръ, подданный на баржу, лопнулъ и замотался около винта лодки. Баржу понесло къ подвѣтренному берегу Лаударанда; она сидѣла въ грузу всего $4\frac{1}{2}$ ф., перескочила черезъ каменный рифъ, едва коснувшись его, и попала въ небольшой заливецъ, закрытый рифомъ отъ прибрежныхъ буруновъ. Здѣсь на баржѣ отданъ былъ якорь и баржа остановилось безъ всякихъ поврежденій.

Винтовая лодка «Шалунъ» сидѣла кормою $7\frac{1}{2}$ ф.. Съ запутаннымъ винтомъ она потеряла возможность управляться и бороться съ вѣтромъ и волненіемъ. Ее также понесло къ берегу; она, разумѣется, не могла перескочить черезъ рифъ и ее бросило на каменья, гдѣ и разбило въ дребезги. Это случилось 4 іюня, въ 8 часовъ вечера. Послѣ нѣсколькихъ ударовъ лодку переломило и она затонула. Часть команды съ младшимъ офицеромъ, подпоручикомъ Мальцевымъ, спаслась на берегъ на вельботѣ. Командиръ, лейтенантъ Гренквистъ, и состоявшій при немъ унтеръ-офицеръ, измученные, достигли берега безъ всякой одежды; тѣ, которые бросались въ одеждѣ, погибли въ бурунахъ, а одинъ матросъ не рѣшился оставить лодки и, какъ разсказываютъ, умеръ отъ холода, привязавъ себя къ снастямъ гротъ-мачты затонувшей лодки. Въ ночь крушенія, и на другое утро мѣстные

жители напрасно пытались подать помощь погибающимъ; ихъ лодки были черезчуръ малы для столь опаснаго предпріятія.

Пароходо-фрегатъ «Олафъ» прибылъ къ мѣсту крушенія рано утромъ 6 іюня. Онъ взялъ 16 человѣкъ изъ спасшейся команды лодки «Шалунъ», отвелъ баржу № 11 въ безопасное мѣсто у Койвистъ-кирки, въ Біоркэ-Зундѣ, и возвратился въ Кронштадтъ. Командиръ лодки лейтенантъ Гренквистъ, съ 4 человѣками изъ спасшейся команды остался на берегу въ деревнѣ Карьялансъ, близъ мѣста крушенія. Лейтенантъ Гренквистъ хотя и чувствовалъ себя несовсѣмъ здоровымъ, однако же самъ написалъ краткое донесеніе о случившемся съ нимъ несчастіи. 16 человѣкъ привезенные въ Кронштадтъ, совершенно здоровы, за исключеніемъ нѣсколькихъ незначительныхъ ушибовъ, полученныхъ въ бурунахъ.

Кромѣ колеснаго пароходо-фрегата «Олафъ» къ мѣсту крушенія ходилъ еще маленькій лоцманскій паровой барказъ «Котлинъ» съ капитаномъ 2 ранга Энквистомъ и спасительной лодкой на буксирѣ. «Котлинъ» отправился изъ Кронштадта 7 іюня, въ 12 часовъ дня. Это маленькое паровое судно было очень полезно для пароходо-фрегата «Олафъ», который, по своей значительной величинѣ, не могъ подойти близко къ мѣсту крушенія. Къ сожалѣнію, на пароходикѣ «Котлинъ» также не обошлось безъ несчастія. На немъ погибъ молодой лоцманъ, русскій по происхожденію и находившійся на буксирѣ парохода на спасительной лодкѣ.

Берега Лаударанда и Карьялансъ-Лахты принадлежатъ къ числу самыхъ опасныхъ береговъ при господствующихъ у насъ свѣжихъ SW-хъ вѣтрахъ. Они лежатъ вдоль пути къ шхерамъ, которыя начинаются съ Біоркэ-Зунда и, слѣдовательно на пути всѣхъ мелкихъ судовъ, которыя плаваютъ въ шхерахъ, и часто находятся въ томъ критическомъ положеніи, въ какомъ находилась лодка «Шалунъ» и другая винтовая лодка «Снѣгъ», которая какъ извѣстно, вернулась въ Кронштадтъ не дойдя до Біоркэ-Зунда.

Изъ офиціальныхъ донесеній и изъ словъ очевидцевъ видно, что поднять лодку «Шалунъ» нѣтъ никакой возможности. Въ настоящее время лодка стоитъ на грядѣ каменьевъ, наполнена

водою до верхней палубы и находится отъ берега въ 60 или 70 саженяхъ. Вслѣдствіе сильныхъ ударовъ о камни она получила переломъ и, вѣроятно камни, пробившіе ея дно, находятся внутри лодки. Паровой котелъ лодки приподнялся и выдавилъ собою часть палубы. Въ мѣстѣ перелома доски наружной обшивки отошли и теперь уже имѣютъ движеніе. При осмотрѣ и промѣрѣ мѣстности оказалось, что лодка стоитъ серединой на грядѣ острыхъ, мѣстами выдающихся сверхъ воды каменьевъ. Тамъ, гдѣ лежитъ лодка, гряда эта опускается внизъ и подъ срединою лодки камни и гряды находятся на глубинѣ 3 футъ. Съ лѣвой стороны лодки гряда возвышается и идетъ къ берегу; съ правой она опускается внизъ и далеко выдается въ море. Подъ носомъ лодки опять идетъ довольно ровная глубина и дальше къ берегу лежитъ тотъ небольшой прибрежный заливецъ, въ которомъ такъ благополучно укрылась баржа № 11.

Какъ мы уже говорили, баржа № 11 была отведена въ Біоркэ-Зундъ и поставлена у Койвистъ-кирки колеснымъ пароходо-фрегатомъ «Олафъ». Проводъ баржи изъ за гряды каменьевъ, при еще не совсѣмъ улегшейся зыби, былъ довольно затруднителенъ; несмотря на это катера съ пароходо-фрегата «Олафъ», подъ начальствомъ старшаго офицера парохода, капитанъ-лейтенанта Колобакина, и лоцманскій винтовой пароходикъ «Котлинъ», посланный изъ Кронштадта, произвели эту работу совершенно благополучно и съ большимъ искусствомъ. Предъ выводомъ баржи они сдѣлали промѣръ лотомъ и футштокомъ. Нашли выходъ изъ залива, въ которомъ стояла баржа, и, не смотря на зыбь, вывели ее на буксирѣ пароходика «Котлинъ».

Дополнительныя свѣдѣнія о крушеніи лодки «Шалунъ» почти буквально подтверждаютъ то, что уже было разсказано выше. Въ теченіе дня 4 іюня, обогнувъ Стирсуденъ, винтовая лодка «Шалунъ», имѣя на буксирѣ баржу № 11 съ трудомъ выгребала противъ постепенно свѣжѣвшаго SW. Въ 7 часу вечера лопнулъ одинъ изъ буксировъ, поданныхъ на баржу; конецъ замотался кругомъ винта, лодка потеряла ходъ, ее потащило къ берегу; вскорѣ лопнулъ и другой буксиръ, и на лодкѣ и на баржѣ тотчасъ были отданы оба якоря. Несмотря на это, и лодку и

баржу несло къ берегу. Приближаясь къ бурунамъ, въ лодку вкатились, одна за другой, двѣ громадныя волны, онѣ разбили мгновенно щиты фальшборта и моментально залили топки. Прошло еще нѣсколько минутъ и лодка была брошена на каменья посреди страшныхъ буруновъ. Гротъ-мачта слетѣла при первыхъ ударахъ о камни; лодка почти тотчасъ начала наполняться водою. Командиръ лейтенантъ Гренквистъ приказалъ спустить вельботы; какъ и слѣдовало ожидать, навѣтренный вельботъ былъ разбитъ о бортъ; на другой вельботъ командиръ приказалъ посадить 7 человѣкъ нижнихъ чиновъ и поручилъ его подпоручику Мальцеву, самъ же съ остальными людьми рѣшился ожидать помощи, привязавъ себя къ бизань-мачтѣ и держась за снасти; остальные нижніе чины держались за обломокъ гротъ-мачты. Вельботъ съ подпоручикомъ Мальцевымъ опрокинуло и разбило въ бурунахъ, людямъ же, однако, удалось выбраться на берегъ. Лейтенантъ Гренквистъ и оставшіеся съ нимъ на лодкѣ напрасно ожидали помощи въ теченіе 25 часовъ. Въ это время умеръ одинъ изъ матросовъ, привязавшихся къ мачтѣ, остальные мало по малу рѣшились достигать берега вплавь. Тѣ, которые бросились въ одеждѣ, погибли. Такимъ образомъ погибло 7 человѣкъ: три матроса, три кочегара и одинъ младшій машинистъ; послѣднимъ бросился лейтенантъ Гренквистъ и находившійся при немъ вѣстовой, они раздѣлись и взяли въ руки по одному веслу, измученные они, однако, благополучно достигли берега.

Обстоятельства крушенія лодки были таковы, что съ лодки не было спасено ничего. Тѣ, которые спаслись, остались даже безъ необходимаго платья.

Кронштадскій Военно-Морской Судъ слушалъ: дѣло о крушеніи винтовой лодки «Шалунъ» между Стирсуденомъ и Біоркэ-Зундомъ, за что былъ привлеченъ къ отвѣтственности командиръ ея, лейтенантъ Гренквистъ. На судебномъ слѣдствіи обнаружено, что, по распоряженію начальства Кронштадскаго порта, лейтенантъ Гренквистъ 3 іюня 1868 года въ 9 часу вечера, при умѣренномъ SW вѣтрѣ, снялся съ малаго рейда, имѣя на буксирѣ баржу № 11 съ офицерами и нижними чинами, слѣдовавшими къ гидрографическимъ работамъ, производившимся въ Абовскихъ шхе-

рахъ. Въ ночь съ 3-го на 4-е число вѣтеръ скрѣпчалъ и развелъ большое волненіе, отчего буксируемая баржа сильно рыскала; два буксира, одинъ въ 6, а другой въ 7 дюймовъ, безпрерывно выдраивались и подергивали лодку. Отъ этой натуги утромъ 4-го числа лопнулъ подвѣтренный буксиръ; при замѣнѣ его другимъ, тросъ съ буйкомъ, несмотря на принятыя предосторожности, попалъ въ винтъ лодки, почему лейтенантъ Гренквистъ вынужденъ былъ стать на якорь для очистки винта; въ это время лопнулъ другой буксиръ и баржа, ставшая на свои якоря, была переброшена чрезъ каменья на глубину, не потерпѣвъ никакихъ поврежденій. На лодкѣ же, хотя въ скоромъ времени винтъ былъ очищенъ, но ударами волнъ выбило слабый носовой фальшбортъ и потомъ смыло глухіе люки, такъ что вода попала въ трюмъ и машину, отчего пары упали и лодка не могла выгребать. Успѣвъ откачать на лодкѣ воду на столько, что можно было поднять пары, выпустили цѣпь и дали машинѣ ходъ, но только что тронулась лодка, какъ вкатившаяся волна снова попала въ машину и въ поддувало, отчего пары опять упали и лодку, потерявшую ходъ и неслушавшую руля, волненіемъ стало прижимать къ подвѣтренному каменистому берегу. Командиръ, видя опасность своего положенія, приказалъ отдать якорь и вновь поднять пары на сколько возможно; лодку заливало волненіемъ. Команда, не имѣя пищи почти цѣлый день и работая въ водѣ, была совершенно изнурена; по изготовленіи паровъ, около 7 часовъ вечера подняли якорь, но пары снова упали и лодка, немогшая выгребать, была моментально выброшена на 6 футовой рифъ, близь мыса Пенисари. Немедленно приступили къ спуску гребныхъ судовъ для спасенія команды, но изъ двухъ вельботовъ, находившихся на лодкѣ, одинъ былъ волною сорванъ съ боканцевъ, а на другой едва успѣли сѣсть 7 человѣкъ, какъ его оторвало отъ борта и унесло къ берегу, гдѣ и разбило, люди же находившіеся на немъ, достигли берега благополучно, а остальной экипажъ съ командиромъ размѣстился по борту лодки и въ форъ-триселѣ, оставаясь въ этомъ опасномъ и безпомощномъ состояніи болѣе сутокъ, пока не были сняты мѣстными жителями. Изъ оставшихся на лодкѣ одинъ матросъ умеръ, а шесть чело-

вѣкъ снесены волненіемъ въ море и утонули. Лодка «Шалунъ», ударившись о рифъ, тотчасъ наполнилась водой, а потому спасти имущество, шканечный журналъ, сигнальныя и прочія книги и деньги не было ни малѣйшей возможности. Впослѣдствіи оказалось, что лодка потеряла киль, такъ что каменья находились внутри лодки, и до того была разбита и разломана во всѣхъ частяхъ, что къ снятію ея не представилось никакой возможности. По разсмотрѣніи настоящаго дѣла оказывается, что гибели лодки «Шалунъ» предшествовали слѣдующія неблагопріятныя условія, въ коихъ она находилась: 1) носовой фальшбортъ лодки, разборный и слабо укрѣпленный, не выдерживалъ напора волнъ, которыя вкатывались на палубу; 2) при неимѣніи хорошо пригнанныхъ глухихъ люковъ, вода съ палубы попадала въ трюмъ и машинное отдѣленіе, гдѣ заливала топки. 3) Вообще лодка не обладала качествами хорошаго морскаго судна и 4) весьма свѣжій противный вѣтеръ и сильное волненіе, противъ которыхъ лодка, при вышеозначенныхъ обстоятельствахъ, не въ состояніи была бороться. Къ спасенію же команды, денежныхъ суммъ и другаго имущества лодки, командиръ, послѣ разбитія обоихъ своихъ вельботовъ, не имѣлъ рѣшительно никакихъ средствъ, а потому гибель семи человѣкъ изъ команды и потеря всего судоваго имущества также не должна быть поставлена въ вину командира, со стороны котораго не усматривается никакихъ упущеній или неосторожности. Сообразивъ вышеизложенное, Кронштадскій Военно-Морской судъ не призналъ бывшаго командира винтовой лодки «Шалунъ» лейтенанта Гренквиста виновнымъ въ гибели ея, относя событіе это къ несчастнымъ случайностямъ на морѣ. Посему Военно-Морской Судъ, на основаніи 1 пункта 825 ст. Военно-Морскаго Судебнаго Устава постановилъ: лейтенанта Рейнгольда Гренквиста считать по сему дѣлу оправданнымъ. Приговоръ этотъ, согласно приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 9 декабря 1868 года за № 137, представить Управляющему Морскимъ Министерствомъ для поднесенія чрезъ Генералъ-Адмирала на Высочайшее усмотрѣніе. По всеподданнѣйшему докладу приговора Военно-Морскаго Суда Кронштадскаго порта по дѣлу о крушеніи лодки «Шалунъ», бывшей подъ командою лейтенанта

Гренквиста, коего судъ полагалъ по сему дѣлу считать оправданнымъ, послѣдовала въ 28 день апрѣля собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація «быть по сему».

Крушеніе фрегата «Александръ Невскій».

13 сентября 1868 года, фрегатъ «Александръ Невскій», подъ командою флигель-адъютанта капитана 1 ранга Кремера, потерпѣлъ крушеніе у береговъ Ютландіи на обратномъ пути своемъ изъ Средиземнаго моря въ Кронштадтъ. На фрегатѣ, кромѣ всѣхъ служащихъ, находился Великій Князь Алексѣй Александровичъ и при немъ генералъ-адъютантъ Посьетъ.

Первое извѣстіе о крушеніи фрегата было сообщено 14 сентября слѣдующею депешею на имя Его Высочества Генералъ-Адмирала:

«Фрегатъ потерпѣлъ крушеніе на датскомъ берегу. Всѣ спасены, исключая Зарина, Пискуля и четырехъ матросъ».

Посьетъ.

Въ тотъ же день другою депешею Его Высочеству, генералъ-адъютантъ Посьетъ донесъ:

«Благодаря Бога, всѣ размѣщены; фрегатъ сталъ на мель на западномъ берегу Ютландіи. Поведеніе команды отличное. Прошу пароходъ въ Ниборгъ».

17 сентября, по распоряженію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отправлены въ Аргусъ за командою фрегата «Александръ Невскій», пароходы: «Смѣлый» и «Рюрикъ» и къ 30 сентября, съ помощію датскаго фрегата «Зилландъ», они доставили команду въ Кронштадтъ. Лейтенантъ Тудеръ и 12 человѣкъ нижнихъ чиновъ были оставлены на мѣстѣ крушенія для спасенія всего, что только можно будетъ спасти съ фрегата. 30 сентября Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лихачевъ (военный агентъ за границею) донесъ о состояніи фрегата слѣдующею телеграммою на имя Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

«Послѣ трехдневнаго внимательнаго осмотра, согласно въ общимъ мнѣніемъ мѣстныхъ экспертовъ, невозможно думать о спасеніи фрегата въ настоящее время года. Спасеніе возможно весною, если корпусъ уцѣлѣетъ. Статуя, нѣсколько орудій и множество различныхъ вещей спасены. Работы продолжаются мѣстными средствами. Ѣду немедля въ Петербургъ. Если имѣются приказанія, адресуйте: посольство Берлинъ. *Лихачевъ.*»

13 сентября генералъ-адъютантъ Посьетъ вкратцѣ донесъ Государю Императору о гибели фрегата въ слѣдующихъ словахъ:

Ваше Императорское Величество! Нахожусь въ тяжкой необходимости представить Вашему Величеству описаніе постигшаго насъ большаго несчастія:

Въ ночь съ 12-го на 13-е число, при переходѣ нашемъ изъ Нѣмецкаго моря въ Скагерракъ, произошла ошибка въ счисленіи, слѣдствіемъ которой было печальное окончаніе нашего плаванія.

Лейтенантъ Лангъ, одинъ изъ отличившихся при спасеніи команды офицеровъ представитъ всѣ подробности этого несчастія. Я предоставляю себѣ всеподданнѣйше донести, что по мѣсту крушенія оказывается, что фрегатъ былъ уклоненъ отъ даннаго ему направленія необыкновенно сильнымъ теченіемъ значительно болѣе, чѣмъ была предпринятая мною осторожность, взятая на основаніи всѣхъ данныхъ, имѣющихся на картѣ и въ лоціяхъ.

Близость берега, сильные удары о дно, при большомъ волненіи и бурунахъ предписывали безотлагательныя крайнія мѣры, и я вскорѣ отдалъ приказаніе рубить мачты; онѣ упали за бортъ благополучно. Все утро прошло въ устройствѣ сообщенія съ берегомъ и въ это время мы имѣли несчастіе потерять двухъ прекрасныхъ, примѣрныхъ молодыхъ людей—лейтенантовъ Зарина и Икскуля. Лейтенантъ Лангъ только потому не былъ съ ними, что въ лодкѣ для него не оказалось мѣста. Съ берега посредствомъ ракетъ намъ пытались перебросить веревку; первыя двѣ были неудачны, третья тоже не долетѣла, но была схвачена матросомъ, бросившимся за нею въ воду и она послужила основаніемъ нашего сообщенія въ берегомъ. Первая лодка, подошедшая къ фрегату около часа пополудни, была спасительная, доставленная съ бли-

жайшей станціи, но потомъ она получила повреждение и болѣе не являлась. Всѣ офицеры и команда спасены на трехъ рыбацкихъ лодкахъ и на катерѣ. Алексѣй Александровичъ никакъ не хотѣлъ съѣхать на первой шлюпкѣ и былъ перевезенъ вмѣстѣ съ г-мъ Шиллингомъ и другими на 3-й шлюпкѣ, и всѣ безъ исключенія, начиная съ 1-й до послѣдней лодки, выбрасываясь на берегъ, были покрываемы бурунами. Перевозка была окончена въ 7-мъ часу вечера, и я считаю долгомъ своимъ всеподданнѣйше засвидѣтельствовать передъ Вашимъ Величествомъ, что успѣхъ этотъ я положительно долженъ приписать большому хладнокровію и распорядительности капитана, готовности и самоотверженію гг. офицеровъ и примѣрному поведенію команды, въ продолженіе всего этого ужаснаго для насъ дня.

Датчане оказали полное участіе и, несмотря на весьма большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, въ первый же вечеръ всѣхъ пріютили въ избахъ поселянъ на протяженіи 14-ти верстъ отъ мѣста, гдѣ стоитъ фрегатъ.

Состояніе и положеніе фрегата таковы, что, по моему мнѣнію, врядъ ли при самыхъ успѣшныхъ средствахъ онъ можетъ быть снятъ и спасенъ.

Команду начинаютъ съ завтрашняго дня перевозить въ Аргусъ на О-мъ берегу Ютландіи и обѣщаютъ окончить доставку въ четвергъ, къ каковому времени, надѣюсь, прибудетъ туда пароходъ, о которомъ я депешей просилъ Его Высочество Генералъ-Адмирала. Капитанъ, какъ на послѣдней рыбачьей лодкѣ съѣхалъ съ фрегата, такъ и отправится съ послѣднею партіею.

Алексѣй Александровичъ, а съ нимъ гг. Шиллингъ, Веселаго, Мечинъ и я ѣдемъ завтра въ 7 часовъ утра.

Съ чувствомъ глубочайшаго уваженія и безграничной преданности, имѣю счастіе быть вѣрноподданный Вашего Величества

Конст. Посьетъ.

Болѣе подробныя свѣдѣнія объ обстоятельствахъ этого крушенія изложены генералъ-адъютантомъ Посьетомъ въ слѣдующемъ его рапортѣ Генералъ-Адмиралу.

«Оставивъ мѣсто крушенія фрегата «Александръ Невскій» 15 сентября для слѣдованія съ Великимъ Княземъ Алексѣемъ

Александровичемъ, по повелѣнію Государя Императора, въ Берлинъ и Варшаву, и возвратясь нынѣ съ Его Высочествомъ въ Комо- я только теперь имѣю возможность представить Вашему Высочеству нижеслѣдующее мое донесеніе съ описаніемъ несчастія, которое Всеблагому Провидѣнію угодно было допустить совершиться надъ нами. Послѣ противныхъ вѣтровъ и продолжительныхъ маловѣтрій, встрѣченныхъ нами на всемъ пути отъ Чернаго моря до Атлантическаго океана и послѣ 30 дневнаго перехода изъ Алжира въ Плимутъ, мы прошли Англійскій каналъ подъ парами большею частью противъ свѣжаго ONO вѣтра. Вошедъ въ Нѣмецкое море и опредѣлившись 10-го числа въ 4½ часа пополудни по пеленгамъ, мы 11-го утромъ въ 8 часовъ прекратили пары, хотя къ этому времени вѣтеръ совершенно стихъ. Но, принимая во вниманіе позднее время года, я полагалъ, что тишина эта не можетъ быть продолжительна; и дѣйствительно, только что поставили паруса, задулъ сперва легкій, а потомъ ровный WNW (истинный), такъ что фрегатъ, направленный по румбу NNO (истинный), въ продолженіе всего дня шелъ отъ 4 до 8 узловъ. Наблюденіе дало въ полдень шир. 53° 26′ N долготу 3° 25′ 24″ О-ую, согласно со счисленіемъ, по которому широта была 53° 26′ N-ая, долгота 3° 24′ О-я; глубина по лоту въ полдень также сходствовала съ показанной по картѣ. 12-го утромъ опять стихло, почему я предложилъ капитану, если до 2-хъ часовъ пополудни не получимъ вѣтра, убрать паруса и развести пары. Тишина продолжалась и въ назначенный часъ затопили котлы. Но прошло не болѣе получаса, какъ снова задулъ прежній WNW, почему опять поставили паруса, погасили огни и фрегатъ при лиселяхъ съ лѣвой вскорѣ пошелъ со скоростію до 8 узловъ. Утромъ съ нами штилевало нѣсколько купеческимъ судовъ, шедшихъ тоже къ сѣверу и въ продолженіе дня мы встрѣтили ихъ отъ 10 до 20-ти шедшихъ къ югу противоположнымъ съ нами курсомъ. Въ полдень счислимая широта была 56° 39′ N долгота 4° 58′ O. Наблюденій въ этотъ день не было. Къ вечеру вѣтеръ сдѣлался порывистый, небо почти сплошь покрылось облаками и въ 6 часовъ мы взяли на ночь 2 рифа. Старшій штурманскій офицеръ

хотѣлъ опредѣлить широту по Полярной звѣздѣ, но она не показалась.

Миновавъ Доггеръ-банку и приближаясь ко входу въ Скагерракъ, намъ предстояло или продолжать курсъ NNO и, придя на видъ Линдеснесскаго маяка, направиться на Скагенъ, или, измѣнивъ курсъ, идти на видъ маяка Хансгольмъ, на сѣверозападномъ мысѣ Ютландскаго полуострова и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагерракъ. При обстоятельствахъ, сопровождавшихъ тогда наше плаваніе, оба пути, казалось, были одинаково безопасны, но послѣдній имѣлъ то преимущество, что сокращая разстояніе до Скагена болѣе чѣмъ на 30 миль, давалъ возможность увидѣть мысъ этотъ вечеромъ слѣдующаго дня засвѣтло. Ни сила, ни направленіе бывшаго тогда вѣтра, какъ вообще дувшаго со времени вступленія нашего въ Нѣмецкое море, не заставляли предполагать какаго-либо особенно сильнаго теченія въ которую-либо сторону.

Въ исходѣ 8-го часа вечера, пригласивъ къ себѣ старшаго штурманскаго офицера, я приказалъ нанести мѣсто наше на картѣ и отъ него провести румбъ, касательный въ кругу Хансгольмскаго маяка, котораго радіусъ 20 миль.

Г. Хохловъ, опредѣливъ мѣсто, провелъ исправленный румбъ NO 54°, который прошелъ въ 4-хъ миляхъ отъ круга, слѣдовательно въ 24-хъ отъ маяка. При этомъ г. Хохловъ полагалъ, что не лучше ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ на что я замѣтилъ, что, измѣнивъ его такимъ образомъ, мы не войдемъ въ круги ни Линдеснесскаго, ни Хансгольмскаго маяковъ и, слѣдовательно, войдя въ Скагерракъ будемъ въ неизвѣстности относительно нашего мѣста.

На англійской картѣ Нѣмецкаго моря 1853 года, по которой мы плыли, какъ въ восточной, такъ и въ западной половинѣ этого моря, показаны какъ направленіе, такъ и сила прилива и отлива въ разное время. Здѣсь сказано, что оно доходитъ во время квадратуръ до $^1/_4$, а во время сизигій до $^3/_4$ узла въ часъ и среднее изъ различныхъ направленій этого теченія въ продолженіе дня должно было подвинуть фрегатъ на NO. Кромѣ этого въ лоціи Нѣмецкаго моря «The North Sea Pilot», 1863 года,

сказано, что вдоль Ютландскаго берега къ сѣверу отъ Бовберга, скорость теченія достигаетъ при западныхъ вѣтрахъ до 2 узловъ, а при сильномъ SSW вѣтрѣ доходитъ даже до 3 узловъ. Между Ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ оно обыкновенно стремится къ западу даже при западныхъ вѣтрахъ; въ то же время на самой банкѣ оно направляется къ востоку. При сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтрахъ оно идетъ къ югу вдоль норвежскаго берега чрезъ Ютландскую банку и вдоль Ютландскаго берега къ Гельголанду. При свѣжемъ вѣтрѣ это теченіе достигаетъ $1\frac{1}{2}$ и даже 2 узла.

Чтобы опредѣлить степень безопасности новаго курса, я предположилъ, что теченіе во все время со вчерашняго полдня до предстоящей полуночи, т. е. въ продолженіе 36 часовъ дѣйствовало не по $\frac{1}{4}$ узла, какъ бы слѣдовало соотвѣтственно бывшей тогда первой четверти луны, а по $\frac{3}{4}$ узла, слѣдовательно подвинуло насъ на 27 миль и не на NO, а прямо къ ютландскому берегу. Къ этимъ 27 милямъ, отложеннымъ на O, отъ счислимаго пункта въ 8 часовъ вечера, я прибавилъ 3 мили на дѣйствіе волненія, которое могло подать насъ нѣсколько вправо и курсъ NO 54° проведенный такимъ образомъ отъ полученнаго невѣроятнаго новаго мѣста, проходилъ въ 7 миляхъ отъ маяка Хансгольмъ, причемъ, однако, мы должны были бы увидѣть этотъ маякъ значительно прежде, чѣмъ придти на это отъ него разстояніе.

Въ эти 30 миль, предположенныя со вчерашняго полдня — когда, по указаніямъ наблюденій, мы не имѣли никакого теченія—я включилъ тѣ 3 или 4 мили, на которыя могло подать насъ къ югу теченіе вдоль Ютландскаго полуострова, въ предѣлахъ котораго, при бывшемъ тогда ходѣ фрегата, мы могли находиться не болѣе 2 или 3-хъ часовъ.

За тѣмъ я предположилъ, что, вслѣдствіе вѣтровъ, которые могли быть здѣсь до новаго нашего прибытія въ Нѣмецкое море, теченіе увлекло фрегатъ къ сѣверу, къ Новержскому берегу, и отложивъ въ эту сторону тѣ же 30 миль, мы провели тотъ же курсъ NO 54°; оказалось, что въ этомъ благопріятномъ для насъ

случаѣ избранный путь проводилъ фрегатъ благополучно въ 12 миляхъ отъ Норвежскаго маяка.

Убѣдившись такимъ образомъ въ безопасности избраннаго пути, я пригласилъ къ себѣ капитана и сообщилъ ему свое намѣреніе перемѣнить курсъ и вмѣстѣ съ нимъ обсудить еще разъ всѣ вышеизложенныя обстоятельства. Флигель-адъютантъ Кремеръ тщательно обдумалъ предположенный курсъ и ничего не имѣлъ сказать противъ него; поэтому въ 8 часовъ фрегатъ былъ направленъ на NO 54°; ходъ вскорѣ дошелъ до 8½ узловъ. Около 10 часовъ я послалъ сказать капитану, что съ 4 ч. прошу начать бросать диплотъ; а (какъ послѣ узналъ) онъ, изъ предосторожности, сдѣлалъ распоряженіе, чтобы начали бросать его съ 3 часовъ. Къ ночи порывы усилились и иногда сопровождались дождемъ; причемъ подвѣтренная половина горизонта закрывалась черными тучами. Всѣ эти обстоятельства, вмѣстѣ съ состояніемъ барометра 29,50, не могли, однако, возбудить какого либо опасенія на счетъ курса и въ 1 часъ ночи я легъ, ожидая, что до разсвѣта будетъ разсмотрѣнъ Хансгольскій маякъ.

Между тѣмъ обстоятельства складывались иначе. Въ 2½ часа послѣдовалъ сильный ударъ, вслѣдъ за тѣмъ другой, третій.... чрезъ нѣсколько секундъ я выбѣжалъ наверхъ и нашелъ, что фрегатъ, при томъ же прежнемъ вѣтрѣ, лежалъ галфвиндъ, фокъ и гротъ были убраны и марса-шкоты отданы. Подъ вѣтромъ, въ небольшомъ разстояніи, виднѣлась низкая черная полоса берега. Волненіе ударялось о фрегатъ, уже почти неподвижный, разбивалось и обдавало всю верхнюю палубу; между фрегатомъ и берегомъ шумѣлъ бурунъ.

Предшествовавшія удару обстоятельства, какъ донесъ мнѣ командиръ, состояли въ томъ, что минутъ за 10 до него показался впереди, влѣво бѣлый огонь; капитанъ остававшійся всю ночь наверху, принялъ его за мачтовый огонь парохода, тѣмъ болѣе, что маякъ, который намъ слѣдовало увидать, какъ равно и Линдеснесскій, оба вертящіеся, и видѣнный огонь къ тому, еще качался. Несмотря, однако, на это, онъ уменьшилъ парусовъ, приказалъ привести сперва на два, потомъ еще на одинъ румбъ, а вслѣдъ за тѣмъ, увидавъ берегъ, положилъ право

на бортъ, и въ то время, когда фрегатъ, повинуясь рулю, катился къ вѣтру, послѣдовалъ ударъ, показавшій всю крайность нашего положенія. Вслѣдъ за этимъ капитанъ приказалъ разводить пары.

Удары слѣдовали одинъ за другимъ, свѣжій рифмарсельный вѣтеръ и волненіе, ударявшіе въ лѣвую раковину, подвигали фрегатъ къ берегу, до котораго не было болѣе трехъ кабельтовыхъ; изъ трюма доносили о прибыли воды. Все это не позволяло и думать вывести фрегатъ на глубину; оставалось безотлагательно принимать мѣры дабы замѣдлить разрушеніе фрегата и успѣть спасти команду. Я вскорѣ приказалъ рубить мачты, дабы облегчить фрегатъ и предупредить разрушающее ихъ дѣйствіе на дно судна, или паденіе ихъ отъ силы повторявшихся ударовъ. Это было исполнено съ большою скоростью. Гротъ, а потомъ и фокъ-мачта упали на правую сторону за бортъ, не задѣвъ ни одного человѣка. Гротъ-мачта уперлась нижнимъ концомъ въ дно моря, а верхнимъ оставалась нѣкоторое время на сѣткахъ. Капитанъ, озабочиваясь, чтобы съ перемѣною теченія не вынесло фрегата въ море, предложилъ отдать якорь и цѣпь его вышла постепенно до жвака-галса.

Бизань-мачта сама надломилась въ полусажени надъ палубой; но прежде чѣмъ ее срубить, спустили съ боканцевъ оба катера; правый адмиральскій уцѣлѣлъ; лѣвый, навѣтренный, вскорѣ опрокинулся и разбился у борта. Послѣ паденія мачтъ мы начали палить изъ пушекъ, чтобы извѣстить жителей о нашемъ несчастіи, и вмѣстѣ съ тѣмъ началась забота объ устройствѣ сообщенія съ берегомъ. Въ это время машиною и людьми качали всѣ помпы; чтобы облегчить фрегатъ, начали выбрасывать за бортъ орудія и, на случай окончательной гибели, строить плоты. Ко всѣмъ этимъ работамъ были распредѣлены офицеры.

Пальба изъ орудій продолжалась до разсвѣта, освѣщая своимъ заревомъ положеніе фрегата между бурунами. Одинъ изъ выстрѣловъ произошелъ преждевременно; имъ оторвало руку заряжавшему орудіе матросу и выбросило его за бортъ. Лейтенантъ Заринъ находившійся при выбрасываніи орудій, услыхалъ объ этомъ, обвязавъ себя концомъ, онъ бросился за раненымъ, вовсе

не умѣя плавать, но, найдя его повисшимъ надъ водою на концѣ, спустился подъ него, принялъ его на свои плечи и такимъ образомъ спасъ несчастнаго, не предчувствуя собственной своей близкой кончины. Вмѣстѣ съ Заринымъ бросились спасать товарища еще два матроса. Раненому же, принесенному въ лазаретъ, спустя часъ времени, докторъ Кудринъ съ своими помощниками отнялъ руку выше локтя. Операція эта произведена вполнѣ успѣшно, несмотря на то, что была совершена при недостаточномъ свѣтѣ, во время самыхъ сильныхъ ударовъ и значительнаго движенія и треску происходившаго въ окружавшихъ лазаретъ переборкахъ. На водѣ у насъ были адмиральскій катеръ и шестерка, спущенная изъ ростръ. Остальныя шлюпки или были разбиты при паденіи мачтъ или остались въ рострахъ. Съ первымъ разсвѣтомъ стали готовить адмиральскій катеръ для доставленія на берегъ конца, что было поручено мичману Остелецкому. Остелецкій отвалилъ съ полнымъ комплектомъ гребцовъ; высокій бурунъ ставилъ катеръ поперегъ и грозилъ опрокинуть, а близь берега сталъ заливать его и бить; если бы Остелецкій не догадался обрѣзать конецъ и этимъ дать катеру возможность быть выброшеннымъ на берегъ, то онъ неминуемо погибъ бы. При этомъ одного гребца выбило изъ катера, и когда его вытащили изъ воды, то онъ былъ уже мертвъ. Такимъ образомъ при фрегатѣ осталась одна шестерка.

Когда разсвѣло и на ровномъ низменномъ берегу обозначились песчаные холмы и кое-гдѣ небольшіе крестьянскіе домики, тогда по створамъ ихъ, ясно было, что фрегатъ постоянно подвигало впередъ и бокомъ ближе къ берегу; чрезъ это якорная цѣпь, вытянувшись по направленію праваго траверза, вскорѣ лопнула; тогда до берега оставалось не болѣе 150 саженъ.

Около этого времени показалась на берегу на колесахъ спасительная лодка; но прежде чѣмъ ее спустили съ ея тележки и начали употреблять, прошло не мало времени. Между тѣмъ бросили съ берега первую ракету, которая уклонившись отъ даннаго ей направленія, упала за кормой фрегата. Тогда лейтенантъ Икскуль вызвался доставить на берегъ конецъ на шестеркѣ и, получивъ разрѣшеніе, сталъ готовить вмѣстѣ съ гребцами охот-

никами, въ числѣ коихъ просилъ позволенія быть и лейтенантъ Заринъ. Шлюпка эта снаряжалась противъ правыхъ форъ-руслезей и капитанъ, перейдя на бакъ, самъ распоряжался отправленіемъ. Во время ея изготовленія бросили съ берега вторую ракету, которая, недолетѣвъ до фрегата, упала противъ носовой ея части. Тогда капитанъ приказалъ шестеркѣ отвалить, дабы схватить ракету на водѣ, но прежде чѣмъ ее достигли, на берегу стали выбирать обратно конецъ. На приказаніе возвратиться къ фрегату, котораго они, можетъ быть, и не услыхали, оба, Заринъ и Пискуль, знаками просили позволенія продолжать грести на берегъ. Въ виду бывшей для насъ возможности установить сообщеніе съ берегомъ, капитанъ разрѣшилъ имъ это, но чрезъ нѣсколько минутъ, шлюпка, поднятая высокимъ валомъ и поставленная поперегъ буруна была опрокинута.

Оба эти прекрасные юноши погибли, исполняя свой долгъ и жертвуя собой для общей пользы. Вмѣстѣ съ ними поглощены были волнами два матроса; другіе двое послѣ продолжительной борьбы съ теченіемъ и бурунами, достигли фрегата, а пятый былъ выброшенъ на берегъ тоже живой. Вскорѣ около полудня, съ берега бросили третью ракету и только что она упала въ воду, тоже не долетѣвъ до фрегата, матросъ Масленниковъ съ концемъ бросился съ кормы за нею, доплылъ до нее и доставилъ на фрегатъ. Это была минута составившая эпоху въ этотъ ужасный для насъ день, и съ сего времени явилась надежда на спасеніе.

Чтобы подкрѣпить и согрѣть команду, большею частію промокшую, просвистали къ вину и роздали по получаркѣ. Около того же времени спустили на воду спасительную лодку и нѣсколько разъ пробовали отвалить отъ берега, но каждый разъ ее выбрасывало на берегъ обратно, пока наконецъ соединенными усиліями гребцовъ и береговыхъ жителей ей не удалось дать достаточную скорость сквозь буруновъ. Когда она прибыла къ борту, я предложилъ Великому Князю Алексѣю Александровичу воспользоваться ею и ѣхать на берегъ вмѣстѣ съ другими, которымъ будетъ указано на ней отправиться; но Алексѣй Александровичъ, не желая быть въ числѣ первыхъ лицъ остав-

ляющихъ фрегатъ, настоятельно просилъ позволить ему остаться до одной изъ слѣдующихъ шлюпокъ. Вполнѣ оцѣняя такую рѣшимость и готовность дѣлить общее несчастіе, а болѣе всего уповая на милосердіе Творца, я отдалъ приказаніе отправить спасительную лодку безъ Великаго Князя. На ней съѣхали лейтенантъ Тудеръ, какъ знающій шведскій языкъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ съ шханечными журналами и картами и нѣсколько больныхъ, всего 8 человѣкъ. Высадивъ ихъ благополучно, хотя съ трудомъ, лодка дважды пыталась идти на фрегатъ, но, выброшенная на берегъ, она оказалась поврежденною въ своихъ воздушныхъ ящикахъ и тѣмъ окончились ея дѣйствія.

Въ это время и мѣстные рыбаки рѣшились идти къ намъ на помощь и сперва одна рыбацкая лодка, впослѣдствіи другая и за нею третья отважились спуститься съ берега и идти къ фрегату.

Между тѣмъ со времени полученія на фрегатъ ракеты со шнуромъ, посредствомъ послѣдняго передали на берегъ, одинъ за другимъ, нѣсколько тросовъ и, наконецъ, 8 дюймовый кабельтовъ, который вытянули и закрѣпили какъ на фрегатѣ, такъ и на берегу. Но тонкіе концы, долженствовавшіе служить для передвиженія шлюпки по кабельтову, запутались, хотя и были изъ манильскаго троса. Тогда лейтенанту Тудеру, бывшему на берегу, пришла счастливая мысль спустить снова фрегатскій катеръ и испытать передвигать его между фрегатомъ и берегомъ, посредствомъ другихъ двухъ такихъ же концовъ безъ помощи направляющаго кабельтова. Эта попытка вполнѣ удалась; и хотя катеръ описывалъ каждый разъ большую дугу, при каждой переправѣ наполнялся водою и былъ въ большой опасности; но сдѣлавъ около 15 рейсовъ, принимая отъ 20 до 30 человѣкъ, онъ одинъ спасъ большую половину команды. Мичманъ Остелицкій, не желая оставлять порученнаго ему катера, кажется 11 разъ пріѣзжалъ съ нимъ къ фрегату и обратно, постоянно обдаваемый бурунами и два раза выброшенный изъ него волнами. Въ первый изъ этихъ рейсовъ съ катеромъ съѣхали: Великій Князь Алексѣй Александровичъ, флигель-адъютантъ Шиллингъ, гг. Веселаго, Мечинъ, ревизоръ лейтенантъ Гессенъ съ денежнымъ

сундукомъ и шнуровыми книгами, раненый комендоръ и 14 человѣкъ матросовъ. Это было около половины 3 часа пополудни. Люди, бывшіе на верхней палубѣ и занятые устройствомъ плотовъ, поднявшись на сѣтки, слѣдили за катеромъ, и когда увидѣли Великаго Князя на берегу, сняли шапки и перекрестились. Съ тѣмъ вмѣстѣ, какъ начались успѣшные рейсы катера, прекратились опыты для устройства другихъ способовъ сообщенія съ берегомъ. Такъ по лееру, натянутому между фрегатомъ и берегомъ, начали передвигать спасительную бесѣдку, доставленную тоже командою спасительной лодки; но при первомъ опытѣ береговой конецъ лопнулъ и мы были очень рады, когда успѣли притянуть обратно на фрегатъ гардемарина Пряничникова и матроса Масленникова, достигшихъ уже середины разстоянія между фрегатомъ и берегомъ и подвергавшихся большой опасности быть выброшенными изъ оной. Пробовали тоже устроить змѣй, чтобы перебросить на берегъ конецъ, но безуспѣшно. Матросъ Жмурко вызвался доставить конецъ на берегъ и отправился съ нимъ вплавь; но теченіе стало относить его въ сторону и онъ былъ возвращенъ на фрегатъ. Все это время вѣтеръ продолжалъ дуть съ тою же силою и волны, разбиваясь о фрегатъ, вливались въ порты, чрезъ которые выбрасывали орудія и не переставали обдавать команду. Удары продолжались и фрегатъ, потрясаемый во всѣхъ своихъ членахъ, извивался по направленію своей длины. Эти изгибанія достигли, наконецъ, такой степени, что мы начали опасаться перелома фрегата на двѣ части. Течь продолжалась и вода вошла уже въ машинное отдѣленіе, откуда давно уже доносили о различныхъ поврежденіяхъ. Около 3 часовъ прибылъ на фрегатъ, къ немалому нашему удивленію, на одной изъ рыбацкихъ лодокъ помощникъ завѣдывавшаго спасительными станціями на западномъ берегу Ютландіи, г. Андерсонъ: убѣжденный, что до ночи, когда будетъ необходимо прекратить перевозку, будетъ спасено не болѣе половины команды, онъ пріѣхалъ, чтобы посовѣтовать употребить всѣ средства, чтобы повалить фрегатъ палубой къ берегу, говоря, что иначе, какъ ему извѣстно изъ прежнихъ опытовъ, его положитъ на лѣвый бокъ палубами къ морю и тогда неминуемо

волненіемъ смоетъ всѣхъ до послѣдняго человѣка и окончательно разобьетъ фрегатъ, разрушивъ первоначально палубы, слабыя въ сравненіи съ самимъ корпусомъ. Сбрасывая уже до того орудія лѣвой стороны, дабы не имѣть ихъ подъ правымъ бокомъ фрегата, мы отчасти начали исполнять этотъ полезный совѣтъ, но, по милости Божіей, послѣ 3 часовъ вѣтеръ началъ стихать и перевозка пошла значительно успѣшнѣе. Около 5 часовъ на фрегатѣ оставалось не болѣе 200 человѣкъ и до берега не болѣе 100 саженъ. Тогда явилась надежда, что къ ночи всѣ будутъ на берегу. Полубарказъ, спущенный изъ ростеръ находчивостью и распорядительностью лейтенанта Дека, сдѣлалъ только одну путину на берегъ, ибо первый опытъ показалъ, что рисково послать двѣ шлюпки въ близкомъ одна отъ другой разстояніи. Шесть плотовъ, изготовлявшіеся каждый назначенными нижними чинами и офицерами, остались безъ употребленія и только 4 были сброшены на воду. Въ половинѣ 7 часа катеръ отвалилъ отъ фрегата въ послѣдній разъ, тогда я съ капитаномъ и старшимъ офицеромъ обошли всѣ палубы. Тяжелъ былъ этотъ послѣдній осмотръ прекраснаго во всѣхъ отношеніяхъ фрегата, и грустно было съ нимъ разставаться, хотя пустымъ и полуразрушеннымъ. Кромѣ насъ троихъ, сѣли въ послѣднюю рыбацкую лодку еще два лоцмана, которымъ приказано было взять съ собою кормовой флагъ и мы достигли берега, тоже обдаваемые буруномъ, и вышли на него при помощи выбѣжавшихъ къ намъ на встрѣчу жителей и матросовъ. Вскорѣ за тѣмъ стемнѣло. Достигнувъ такимъ образомъ благополучно берега, мы тутъ же, на взморьи, отслужили благодарственный молебенъ и вслѣдъ за тѣмъ панихиду по утопшимъ товарищамъ. Къ ночи всѣхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ мѣстные жители, противъ нашего ожиданія, нашли возможность размѣстить по избамъ. Такимъ образомъ окончился этотъ крайне тяжелый для насъ день. Въ заключеніе считаю долгомъ свидѣтельствовать передъ Вашимъ Высочествомъ, что успѣхи спасенія команды я положительно долженъ приписать большому хладнокровію и распорядительности командира фрегата флигель-адъютанта Кремера, готовности и самоотверженію старшаго офицера капитанъ-лейтенанта Ермолаева и всѣхъ гг. офицеровъ и при-

мѣрному поведенію нижнихъ чиновъ въ продолженіе всего этого дня, начавшагося для насъ третьимъ часомъ ночи и окончившагося захожденіемъ солнца 13-го числа. Гибель лейтенантовъ Зарина и Икскуля, этихъ примѣрныхъ офицеровъ и прекрасныхъ юношей, составляетъ какъ для насъ, такъ и для нашего флота неоцѣненную и тяжелую потерю.

Датчане, жители мѣстечка Гарбоэре, показали полное къ намъ участіе и много человѣколюбія и, несмотря на большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, всѣхъ пріютили. Вся команда была расположена въ избахъ поселянъ на протяженіи 14 верстъ отъ мѣста крушенія. Къ сожалѣнію, положеніе и состояніе фрегата таково, что врядъ ли при самыхъ усиленныхъ средствахъ онъ можетъ быть снятъ и спасенъ».

Командиръ фрегата «Александръ Невскій», флигель-адъютантъ, капитанъ 1 ранга Кремеръ въ рапортѣ своемъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Генералъ-Адмиралу, говоритъ:

21 сентября ввѣренный мнѣ фрегатъ вышелъ изъ Плимута, и вскорѣ мы встрѣтили крѣпкій вѣтеръ отъ NO, который еще засвѣжѣлъ въ слѣдующую ночь, однако мы достигли Дувра въ 2 часа пополудни, а вечеромъ 10-го прошли Галоперскій плавучій маякъ и взяли курсъ въ Нѣмецкое море; утромъ 11-го прекратили пары и при попутномъ вѣтрѣ вступили подъ паруса.

Въ полдень 11 (23) сентября фрегатъ находился въ Нѣмецкомъ морѣ, по счисленію, въ широтѣ 53°26′ N и долготѣ 3°24′ O, а сдѣланныя въ этотъ день наблюденія показали, что истинная широта была 53°26′ N, долгота 3°25′34″ O, слѣдовательно невѣрность въ счисленіи была только на 4 мили къ O; подобныя обстоятельства, повторявшіяся уже неоднократно въ продолженіи всей кампаніи, особенно при входѣ въ Англійскій каналъ, когда, послѣ 7-дневной лавировки при свѣжемъ вѣтрѣ и пасмурности, обсерваціи наконецъ показали ошибку въ счисленіи только на 20 миль, давали мнѣ большую увѣренность въ вѣрности девіаціи и лага, а вслѣдствіе того и самаго счисленія пути судна.

12-го числа, за пасмурностью, обсервацій не было и суточное плаваніе, совершенное все время по одному румбу, подъ пару-

сами, было 143¼ мили. Счислимый пунктъ, широта 55°39′ N долгота 4°58′ O и глубина по лоту 23 сажени, т. е. согласно съ картой, такъ какъ въ это время было очень тихо, то адмиралъ, спѣша возвратиться въ Балтійское море, приказалъ развести пары, но по причинѣ задувшаго вскорѣ попутнаго вѣтра, приказалъ ихъ прекратить; такимъ образомъ мы остались подъ парусами, имѣя ходу отъ 8 до 10 узловъ. Это былъ первый попутный вѣтеръ, что мы имѣли отъ самаго Чернаго моря, и намъ казалось грѣшно имъ не воспользоваться; однако вечеромъ взяли у марселей два рифа, такъ какъ можно было ожидать ночью свѣжаго вѣтра. Вѣтеръ былъ NWtW и курсъ NOtN по компасу, и NO 22° по картѣ.

Въ 8 часовъ вечера адмиралъ призвалъ меня въ каюту и сказалъ, что онъ намѣренъ измѣнить курсъ вправо; по соображеніи всѣхъ указаній лоціи и карты (на которой означены теченія), допуская ошибку въ 30 миль къ О-ту, т. е. наибольшую возможную, и въ невыгодную для насъ сторону — ошибку въ счисленіи, къ которому, однако, какъ я уже выше имѣлъ честь сказать, я по крайней мѣрѣ имѣлъ большое довѣріе, особенно въ настоящемъ случаѣ, когда отъ времени послѣднихъ наблюденій прошло только 32 часа, а плаваніе было по одному румбу; мы совмѣстно съ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ рѣшили взять курсъ ONO по компасу или NO 54°40′ по картѣ.

Предполагая, что, спустившись на 3 румба ходъ увеличится на 1 узелъ, т. е. до 10 узловъ, мы расчитывали, что, при вѣрности счисленія, будемъ видѣть маякъ Хансгольменъ, до котораго оставалось 110 миль, въ разстояніи около 25 миль, близь разсвѣта, а при допущенной ошибкѣ въ счисленіи въ 30 миль къ О-ту увидимъ тотъ же маякъ раньше и пройдемъ его въ разстояніи 7 миль; при таковой же ошибкѣ въ какую бы то ни было другую сторону, кромѣ SO, курсъ былъ еще безопаснѣе, но и въ этомъ случаѣ должны придти на видъ маяка.

Поэтому мы рѣшили съ 8 часовъ идти вышесказаннымъ курсомъ до разсвѣта, въ полной увѣренности въ его безопасности, и съ намѣреніемъ остановиться съ разсвѣтомъ, если ничего не будетъ видно. Всю ночь вѣтеръ дулъ сильными шквалами, наго-

няя густыя черныя тучи, совершенно закрывавшія по временамъ все небо и горизонтъ; ходъ увеличился до 11 узловъ при шквалахъ и волненіе сдѣлалось уже довольно значительное.

Въ полночь съ 12 на 13 сентября вступили на вахту лейтенантъ Зеленый, мичманъ Остелецкій и гардемаринъ Вонлярлярскій, и въ это время, какъ видно изъ шханечнаго журнала, обстоятельства были слѣдующія: вѣтеръ NWtW (9), небо облачно, повременамъ шквалы съ дождемъ, курсъ по компасу ONO, ходу $10\frac{1}{2}$ узловъ; паруса стояли марсели въ 2 рифа, брамсели, фокъ и гротъ, кливеръ и форъ-стеньги-стаксель, счислимая широта 56°45′ N, долгота 6°20′ O.

Въ 2 часа нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ, и я приказалъ убрать брамсели, причемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки. Пробывъ всю ночь на мостикѣ я, по окончаніи шквала и не видя никакихъ огней, спустился на короткое время въ каюту, приказавъ изготовить дипъ-лоты съ тѣмъ, чтобы измѣрить глубину, а брамселей не ставить безъ приказанія. Но едва успѣлъ я сѣсть въ каютѣ, какъ вахтенный гардемаринъ пришелъ сказать, что видно судно съ лѣвой стороны; я немедленно побѣжалъ на мостикъ и увидѣлъ дѣйствительно въ лѣвой сторонѣ, румба на 2 отъ курса бѣлый огонь, который принялъ за мачтовый огонь парохода, однако тотчасъ же послалъ вахтеннаго штурманскаго офицера подпоручика Левицкаго посмотрѣть есть ли на нашемъ пути какой-нибудь постоянный маякъ, а самъ остался наверху, въ ожиданіи скоро увидѣть или красный или зеленый огонь парохода и согласно съ тѣмъ рѣшить въ которую сторону склонить курсъ для избѣжанія столкновенія. Вскорѣ г. Левицкій пришелъ съ отвѣтомъ, что маяки Линдеснесъ и Хансгольмскій вертящіеся, а Окс-э съ проблесками; это меня, однако, не успокоило, ибо видимый огонь, хотя и качается, но мало похожъ на судовой огонь и медленно приближается, но вмѣстѣ съ тѣмъ слишкомъ низокъ и малъ для маячнаго; поэтому я приказалъ привести на 2 румба, и самъ пошелъ къ картѣ, чтобъ еще разъ посмотрѣть какой мы можемъ видѣть маякъ, и не находя ни одного, кромѣ Аггеръ, я, прежде чѣмъ разбудить адмирала, хотѣлъ еще разъ посмотрѣть не паро-

ходъ ли это; поэтому я вышелъ наверхъ и приказалъ привести еще на одинъ румбъ, дабы имѣть огонь съ правой стороны, пока осмотримся, слѣдовательно безопасно, даже если это маякъ на ютландскомъ берегу; въ то же время приказалъ убрать гротъ и фокъ, дабы убавить ходу и не положить ихъ на ванты, такъ какъ я намѣренъ былъ привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ и потомъ идти самъ къ адмиралу. Въ то время, когда убрали фокъ, я вдругъ увидѣлъ въ правой рукѣ изъ-подъ густыхъ черныхъ тучъ черную полосу близь фрегата и тотчасъ же скомандовалъ: «право на-бортъ», съ рискомъ даже потерять стеньги, но въ тотъ же моментъ фрегатъ сильно ударился кормой, а волна, ударяя во весь лѣвый бортъ, вкатилась на шанцы. Тогда я тотчасъ скомандовалъ марса-фалы отдать и всѣхъ наверхъ — гребныя суда спускать, а въ машинѣ разводить пары. Это случилось ровно въ $^1/_2$ 3-го утра 13/25 сентября, и отъ того момента, когда въ первый разъ увидѣли огонь, прошло едва около 10 минутъ.

Вслѣдъ за первымъ ударомъ послѣдовалъ второй еще сильнѣе, а потомъ и третій. Адмиралъ, всѣ офицеры и команда выскочили наверхъ моментально, и я приказалъ доставать канаты. Сила ударовъ, свѣжесть вѣтра въ бокъ и близость берега съ первой минуты не позволяли сомнѣваться, что фрегатъ врѣзался такъ, что нѣтъ ни малѣйшей надежды снять его и надлежало только немедля приготовить средства для своза команды и принимать мѣры, чтобы его съ перемѣной вѣтра или теченія не вынесло на глубину съ полной командой и съ пробитымъ дномъ, почему я отдалъ лѣвый навѣтренный якорь, приказавъ, однако, имѣть стопоръ открытымъ, дабы, при движеніяхъ фрегата, отъ напора вѣтра не лопнула цѣпь.

Удары были такъ сильны, что можно было опасаться, что при полномъ вооруженіи, мачты или слетятъ сами или положатъ фрегатъ на бокъ, почему надобно было отказаться отъ мысли спустить гребныя суда изъ ростръ, и адмиралъ приказалъ немедленно рубить мачты. Это было такъ ловко исполнено, что чрезъ четверть часа полетѣла за бортъ гротъ-мачта, а за ней и фокъ-мачта, ушибивъ только палецъ одному человѣку и даже

не сломавъ значительно сѣтокъ; бизань мачта оставлена была на время, чтобы можно было спустить катера, такъ какъ они бы исчезли при паденіи мачты, имѣя топреки отъ шлюпъ-балокъ на оной.

Адмиральскій катеръ съ правой, подвѣтренной стороны спустился благополучно, а навѣтренный разбился въ дребезги черезъ нѣсколько минутъ; между тѣмъ бизань-мачта качалась и разворачивала палубу, почему и ее срубили такъ же благополучно, какъ и другія. Течь въ фрегатѣ скоро начала увеличиваться значительно; удары подъ правую сторону и корму были такъ жестоки, что котлы въ машинѣ заходили и машинная рама лопнула, а винтовой валъ вышелъ изъ правильнаго положенія. Можно было опасаться, что котлы лопнутъ и паромъ обварятъ много людей, и какъ машина по выше сказаннымъ причинамъ уже пользы никакой принести не могли, то пары были прекращены.

Между тѣмъ, для извѣщенія на берегу о нашемъ несчастномъ положеніи стрѣляли изъ орудій боевыми снарядами; при этомъ матросъ Ѳедоръ Бобровъ, заряжая орудіе, отъ преждевременнаго выстрѣла выброшенъ за бортъ, съ оторванной правою рукою ниже локтя и съ переломомъ лѣвой руки и оторваннымъ пальцемъ; при такомъ положеніи, упавъ при томъ на навѣтренную сторону, онъ, конечно, долженъ былъ утонуть, но лейтенантъ Заринъ, съ свойственною ему отвагою, тотчасъ бросился за бортъ и вытащилъ матроса. При этомъ имѣю честь объяснить, что, вслѣдствіе хаоса на палубѣ отъ такелажа и обломковъ рангоута, не было возможности отодвигать орудія для заряжанія, а по необходимости приходилось это дѣлать, посылая человѣка за бортъ.

Удары фрегата дѣлались все сильнѣе, по мѣрѣ того какъ волненіе подвигало его ближе къ берегу; канатъ понемногу выходилъ за бортъ, и когда вышелъ весь до жвака-галса, то тотчасъ лопнулъ, изъ чего слѣдуетъ заключить, что фрегатъ подвинуло по крайней мѣрѣ на 100 саженъ ближе къ берегу послѣ отдачи якоря; тогда отданъ былъ другой якорь, какъ съ цѣлію

облегчить носъ, такъ и съ таковою же цѣлію, съ которой былъ отданъ и первый.

Теперь оставалось облегчить фрегатъ и приготовлять средства для переправы, которую, однако, неблагоразумно было бы пытаться дѣлать до разсвѣта, не зная гдѣ находимся и какія свойства берега. Для достиженія перваго начали выбрасывать орудія за бортъ съ оконечности съ навѣтренной стороны, дабы ни въ какомъ случаѣ фрегатъ не могъ накрениться отъ берега, и въ то же время выбрасывали ядра и бомбы; всего выброшено 9 орудій, и въ томъ числѣ нарѣзное 8 дюймовое—всѣ благополучно, не ушибивъ не одного человѣка, благодаря распорядительности артеллерійскаго офицера подпоручика Деряжинскаго и лейтенантовъ Дека, Тудера и барона Икскуля. Приготовленіе переправы состояло въ изготовленіи катера съ бухтами тонкихъ концовъ, въ связкѣ большихъ плотовъ изъ запаснаго рангоута, разныхъ обломковъ, люковъ и анкерковъ, въ спускѣ изъ ростръ шестерки; на каждую шлюпку и на каждый плотъ назначены были офицеры, а одинъ офицеръ, именно баронъ Икскуль—къ помпамъ, съ приказаніемъ докладывать лично мнѣ о количествѣ течи, которая все увеличивалась, особенно дейдвудной трубой. Между тѣмъ ревизору лейтенанту Гессену приказано было выносить наверхъ часть провизіи и анкерки съ водою, дабы обезпечить команду отъ голода, въ случаѣ, если нельзя будетъ попасть ни въ бродъ-камеру, ни на берегъ; всѣмъ содержателямъ связать и вынести наверхъ книги, а старшему штурману вынести наверхъ журналы, карты и инструменты; оба медика дѣлали въ это время ампутацію вытащенному изъ воды матросу Боброву, вслѣдствіе явившагося сильнаго кровотеченія.

Когда всѣ вышеозначенныя приказанія были исполнены, то дали командѣ завтракать.

Между тѣмъ пришелъ давно желанный разсвѣтъ и мы увидили себя почти въ бурунахъ, въ разстояніи 2½ кабельтововъ у низменной косы, за которой видно было море; впослѣдствіи мы узнали, что стоимъ у мѣстечка Кнопперъ, и видимое море есть Люмъ Фіордъ(Lüm Fiord) и, слѣдовательно, видѣнный качающійся бѣлый огонь былъ плавучій маякъ въ Аггеръ каналѣ, при входѣ

въ Люмъ Фіордъ, внутри его, котораго кругъ освѣщенія въ описаніи маяковъ значится 9 миль, а мы стоимъ отъ него въ разстояніи около $7\frac{1}{2}$ миль, слѣдовательно мы прошли около $1\frac{1}{2}$ мили отъ того момента, когда увидѣли его въ первый разъ, что и будетъ согласно съ моими предположеніями, что прошло съ тѣхъ поръ около 10 минутъ, такъ какъ ходу было 10 узловъ.

Зная теперь достовѣрно мѣсто крушенія и отложивъ отъ него обратное плаваніе, оказывается слѣдующее: 1) что въ 8 часовъ вечера, когда перемѣнили курсъ, мы въ дѣйствительности находились на 40 миль къ SO отъ счислимаго пункта, и что на такое значительное количество насъ уклонило теченіемъ въ продолженіе 32 часовъ, что совершенно противно указаніямъ лоціи, но ни мало не удивляетъ мѣстныхъ жителей, которые говорятъ, что послѣ каждаго шторма отъ SO они ожидаютъ крушенія судовъ и рѣдко тщетно (однажды, въ октябрѣ, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, было у ихъ береговъ выброшено единовременно 14 судовъ), такъ какъ таковой штормъ сильно сгоняетъ воду и при наступленіи свѣжихъ вѣтровъ отъ N вода поднимается такъ, что вся коса, у которой фрегатъ разбился, затопляется. Удивительно, что при такомъ положеніи дѣлъ на этомъ мѣстѣ не выстроенъ большой маякъ съ сильнымъ освѣщеніемъ.

2) Въ тотъ моментъ, когда увидѣли огонь маяка, мы находились отъ берега около 2 миль и, слѣдовательно, если бы даже (хотя не имѣли на это достаточно основанія) немедленно привели въ бейдевиндъ, причемъ при нашемъ ходѣ неминуемо прошли бы еще покрайней мѣрѣ $\frac{1}{2}$ мили, то мы шли бы вдоль берега въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ мили, и съ большимъ дрейфомъ и, конечно, все-таки разбились бы, можетъ быть, часомъ позже и на нѣсколько миль сѣвернѣе.

3) Что частое бросаніе лота было бы безполезно, такъ какъ глубина на всемъ дѣйствительномъ пути фрегата та же самая, что и на счислимомъ, и у самаго берега 15 саженъ, такъ какъ на счислимомъ пунктѣ.

Высказавъ эти нѣкоторыя замѣчанія я буду продолжать описаніе крушенія и здѣсь мнѣ особенно отрадно довести до свѣдѣнія Вашего Императорскаго Высочества всѣ тѣ геройскіе по-

*

ступки, которыхъ я былъ свидѣтелемъ. Я могу смѣло сказать, что каждый офицеръ и каждый матросъ исполнили свой долгъ и болѣе; если нѣкоторыя имена останутся не названными и нѣкоторые эпизоды неописанными, то это только потому, что не смѣю слишкомъ растягивать настоящее донесеніе.

Съ наступленіемъ разсвѣта мы находились безъ мачтъ, съ поврежденной машиной, съ сильной течью и имѣли 18 футъ глубины кругомъ фрегата. Берегъ низменный, песчаный и громадные буруны вкатывались на него; одна рыбацкая лодка стояла вытащенная на берегу и нѣсколько человѣкъ и домиковъ было видно.

Слѣдовательно съ этой стороны нельзя было ожидать по крайней мѣрѣ скорой помощи, и какъ вѣтеръ свѣжѣлъ, то надобно было самимъ пытаться устроить сообщеніе съ берегомъ. Поэтому, съ согласія адмирала, приказано было мичману Остелецкому, взявъ бухты тонкихъ веревокъ, связанныхъ вмѣстѣ, отправиться на адмиральскомъ катерѣ и стараться выброситься черезъ буруны на берегъ; катеръ этотъ, построенный въ Англіи въ 1865 году, имѣетъ воздушные ящики и отличается изящностію и прочностью постройки.

Мичманъ Остелецкій молодецки исполнилъ порученіе, но, къ несчастью, въ бурунахъ катеръ залило, разбросало всѣ весла и одного человѣка матроса, Шилова, смыло за бортъ, и тогда онъ, Остелецкій, долженъ былъ конецъ обрубить, чтобы не потерять всѣхъ людей, выбросился съ катеромъ на берегъ, гдѣ съ помощію нѣкоторыхъ подошедшихъ къ тому времени рыбаковъ, вытащилъ его. Матросъ Шиловъ утонулъ.

Вскорѣ мы замѣтили на берегу приведенную спасительную лодку, которую, однако, не рѣшались спускать на воду; въ замѣнъ того, чрезъ нѣсколько времени пущена была съ берега ракета, которая упала въ воду далеко за кормой фрегата. Между тѣмъ лейтенантъ баронъ Икскуль, котораго высокое благородство и геройская отвага всегда были выше всякой похвалы, просилъ у меня позволеніе ѣхать на шестеркѣ съ охотниками; я поручилъ ему изготовить шестерку, принайтовивъ къ ней снаружи анкерки и уложить въ ней достаточной длины бухту

тонкаго троса, но отъ фрегата не отваливать безъ моего приказанія. Пока это дѣлалось, пущена была съ берега другая ракета, которая упала недалеко передъ носомъ фрегата; тогда я скомандовалъ шестеркѣ немедленно отваливать и поймать плавающій хвостъ ракеты. Лейтенантъ Заринъ, котораго геройская душа никогда не могла устоять противъ соблазна броситься въ опасность, какого бы рода она ни была, и тутъ просилъ у меня позволеніе вскочить на шестерку, что я позволилъ, не имѣя въ виду отпускать ее до буруновъ, а лейтенантъ Лангъ, побѣжавшій за клеенчатымъ пальто, засталъ, по возвращеніи, свое мѣсто занятымъ, потому только остался; юнкеръ Фричеро тоже спускался на шлюпку, но квартирмейстеръ Никифоровъ предупредилъ его. Такимъ образомъ шестерка отвалила съ лейтенантомъ Заринымъ на рулѣ, съ лейтенантомъ барономъ Икскулемъ, квартирмейстеромъ Никифоровымъ и Одинцовымъ, тремя матросами на веслахъ, чтобы ловить ракету, но, къ несчастью, на берегу стали выбирать ее обратно, чѣмъ завлекли шлюпку къ самымъ бурунамъ, тогда я приказалъ ей вернуться на фрегатъ, но бывшіе на ней офицеры просили позволеніе идти дальше; принимая во вниманіе, что она была такъ далеко, что едва ли была бы въ состояніи выгрести обратно, и что необходимо было что-нибудь для установленія сообщенія съ берегомъ, дабы до слѣдующей ночи успѣть перевезти хотя часть команды, я далъ имъ согласіе, тѣмъ болѣе, что катеръ доказалъ нѣкоторую возможность дойти до берега (о погибели Шилова мы узнали впослѣдствіи). Но лишь только шестерка вошла въ буруны, ее моментально перевернуло и всѣхъ сидящихъ въ ней разбросало; лейтенантъ Заринъ тотчасъ пошелъ ко дну, а всѣ остальные долго боролись безъ всякой надежды на помощь, такъ что у насъ не оставалось ни одной шлюпки. Баронъ Икскуль, квартирмейстеръ Одинцевъ и матросъ Поляковъ, къ общему нашему прискорбію утонули; матроса Моисѣева спасли на берегу, а квартирмейстера Никифорова и матроса Малькова реакціею волнъ и теченіемъ отнесло на вѣтеръ фрегата и потомъ Малькова прибило къ нему, гдѣ онъ былъ спасенъ, а Никифорова опять понесло къ берегу и окончательно онъ былъ вытащенъ на берегъ

въ значительномъ разстоянiи отъ фрегата, послѣ весьма долгой борьбы.

Послѣ этой неудавшейся попытки мы пробовали пустить въ воду быка съ привязаннымъ къ хвосту концомъ, но онъ запутался въ обломкахъ рангоута и утонулъ; матросъ Жмурка вызвался доплыть до берега съ концами, но его также отнесло въ другую сторону и потому его притянули назадъ къ фрегату. Пробовали пускать змѣй, также ракеты, но все безуспѣшно. Въ это время лейтенанты: Декъ, Вишняковъ и Его Императорское Высочество Великiй Князь Алексѣй Александровичъ и прочiе офицеры, дѣятельно занимались устройствомъ плотовъ, которыми они назначены были командовать, и неоднократно просили позволенiе сами попробовать ихъ, но адмиралъ и я не согласились, будучи увѣрены, что ихъ перевернетъ.

Наконецъ, около полдня опять была пущена ракета, которая упала близко за кормой; тогда матросъ Масляниковъ бросился въ воду и, къ общей нашей радости, досталъ ее. Тотчасъ выбрали конецъ на фрегатъ и, привязывая постепенно все толще веревки, подали наконецъ на берегъ 8 дюймовые кабельтовы.

Около 1 часа пополудни пришла къ фрегату спасительная лодка и какъ она объявила, что не возьметъ болѣе 8 человѣкъ, то я отправилъ на ней больныхъ и лейтенанта Тудера, какъ знающаго шведскiй языкъ, посредствомъ котораго онъ могъ говорить съ рыбаками; но лодка получила поврежденiе и больше не ходила. Тогда, посредствомъ завезенныхъ кабельтововъ устроили корреспонденцiю съ берегомъ, привязывая къ веревкамъ записки и въ то же время устроили переправу на спасительномъ стулѣ, ходящемъ по лееру. Первымъ вызвался испытать этотъ способъ гардемаринъ Пряничниковъ и опять тотъ же матросъ, Маслянниковъ; въ самыхъ бурунахъ ихъ перевернуло и веревка лопнула, тогда ихъ выбрали назадъ, на фрегатъ, причемъ ихъ жизнь была въ большой опасности.

Оставалось одно средство для переправы, именно, нашъ адмиральскiй катеръ, но онъ былъ безъ веселъ; тогда мичманъ Остелецкiй воспользовался завезенными концами и спустивъ катеръ, сѣлъ самъ въ него съ унтеръ офицеромъ Таракановымъ,

и мы его притянули къ фрегату, наполненнаго водою. Воду откачали, посадили въ него нѣсколько больныхъ, старшаго штурманскаго офицера съ картами и журналомъ, ревизора съ денежнымъ сундукомъ и шнуровыми книгами и отправили ихъ на берегъ, куда его тянули посредствомъ веревки. Его Императорское Высочество, которому генералъ-адъютантъ Посьетъ предложилъ отправиться на катерѣ, положительно отказался ѣхать, не желая оставить фрегатъ изъ первыхъ.

Между тѣмъ лейтенантъ Декъ просилъ позволеніе спустить изъ ростръ полубарказъ, и получивъ согласіе, исполнилъ молодецки эту трудную задачу, не имѣя ни мачтъ, ни шлюпъ-балокъ.

Какъ только изъ катера всѣ выскочили, его опять притянули къ фрегату и, тогда наконецъ, въ $2^1/_2$ часа пополудни Его Императорское Высочество, видя, что есть надежда спасти и другихъ, согласился уѣхать.

Около этого же времени пріѣхала первая рыбацкая лодка, и за ней другая; катеръ продолжалъ ходить къ фрегату безъ людей, съ однимъ мичманомъ Остелецкимъ, который сдѣлалъ 11 рейсовъ къ фрегату, каждый разъ покрываемый бурунами и съ опасностью жизни, если лопнетъ конецъ; устроили подобную переправу и съ полубарказомъ, но послѣ перваго рейса конецъ лопнулъ и онъ былъ выбранъ на берегъ, получивъ поврежденіе; катеръ же, напротивъ того, ходилъ до самаго вечера, забирая каждый разъ отъ 25 до 30 человѣкъ, не получивъ никакихъ поврежденій. Вскорѣ число рыбацкихъ лодокъ увеличилось до 6 и переправа пошла весьма успѣшно, хотя не конфортбэльно, ибо всякая шлюпка покрывалась бурунами и выбрасывалась на берегъ, откуда тотчасъ другіе бросались въ воду спасать товарищей.

Пребываніе лейтенанта Тудера на берегу было для насъ весьма полезно, такъ какъ ему особенно обязаны за собраніе рыбаковъ и устройство переправы.

Около $6^1/_2$ часовъ вечера вся команда была благополучно переправлена; тогда адмиралъ и я обошли всѣ палубы и, убѣдившись по количеству воды въ машинѣ и по общему состоянію фрегата, что безполезно оставаться на немъ долѣе, рѣши-

лись оставить его; съ нами поѣхали: старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Ермолаевъ, который во все время былъ дѣятельнымъ помощникомъ моимъ и слѣдя за точнымъ исполненіемъ приказаній, былъ вездѣ; особенно ему обязаны благополучной срубкой мачтъ; еще съѣхали съ нами, оставшіеся добровольно два боцмана съ флагами въ рукѣ, и 1 артиллерійскій унтеръ офицеръ. На берегу адмиралъ былъ встрѣченъ жителями и командой, стоявшей во фронтѣ съ крикомъ ура, и приказалъ тотчасъ отслужить благодарственный молебенъ съ колѣнопреклоненіемъ, а потомъ панихиду по погибшимъ товарищамъ: 2 офицерамъ, 1 унтеръ-офицерѣ и 2 матросахъ. Послѣ этого команда была повѣрена, и оказалось, что погибли: лейтенанты Заринъ и баронъ Инскуль, квартирмейстеръ Одинцевъ, матросы: Шиловъ и Поляковъ; матросъ Бобровъ потерялъ руку, а матросъ Кочановъ—одинъ палецъ; оба они вмѣстѣ съ другими больными отправлены въ городъ Линвичъ, въ лазаретъ.

Окончательно команда раздѣлена была партіями и разобрана жителями по деревнямъ, гдѣ ихъ накормили и пріютили, а на слѣдующее утро приказано было собраться къ мѣсту крушенія для спасенія багажа.

Ночью вѣтеръ стихъ и потому все слѣдующее утро перевозили прежде всего багажъ команды; вскорѣ, однако опять засвѣжѣло и сдѣлалось опасно посылать шлюпки; но въ продолженіе всего сегодняшняго дня, т. е. 15 числа, успѣли свезти все мокрое и отчасти испорченное; при этомъ я особенно обязанъ дѣятельности капитанъ-лейтенанта Ермолаева и лейтенанта Вишнякова; потомъ перевезли ружья, амуницію и разное другое имущество. Старшій штурманскій офицеръ успѣлъ свезти всѣ карты, книги, хронометры и инструменты.

Фрегатъ, между тѣмъ, все болѣе погружался въ песокъ, и вода въ немъ поднималась съ каждымъ днемъ; сегодня оказалось что онъ сидитъ въ пескѣ 11 футъ, и вода была до жилой палубы. Пріѣхавшій изъ Копенгагена отъ спасительнаго общества осмотрѣть сегодня фрегатъ, объявилъ, что спасеніе его рѣшительно невозможно, въ чемъ, къ величайшему моему прискорбію, не можетъ и быть сомнѣнія.

Сегодня отправляю первую партію 200 человѣкъ въ Аархусъ.

Оканчивая это донесеніе, я еще разъ долженъ засвидѣтельствовать объ отличномъ поведеніи команды вообще и въ особенности обратить высокое вниманіе Вашего Императорскаго Высочества на достойныхъ 3-хъ боцмановъ: Алексѣя Иванова, Александра Безсонова и Ивана Максимова, которые показали командѣ примѣръ мужества и быстраго исполненія приказаній, и всѣхъ артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ, содѣйствовавшихъ столь счасливому выбрасыванію орудій за бортъ, отчасти еще въ темнотѣ, при подвѣшенныхъ койкахъ въ палубѣ.

Слѣдственная коммисія, подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Беренса, изъ членовъ капитановъ 1-го ранга Головачева, и Пилкина, сдѣлала слѣдующія вопросные пункты генералъ-адъютанту Посьету: не имѣетъ ли онъ чего-либо прибавить къ высказаннымъ имъ въ донесеніи соображеніямъ относительно слѣдующихъ обстоятельствъ:

1) 12-го числа въ 8 часовъ вечера былъ измѣненъ курсъ, чтобы идти на видъ Хансгольмскаго маяка, и опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагеракъ?

2) Почему въ теченіе 38 часовъ по счисленію отъ послѣдняго обсерваціоннаго пункта, лотъ былъ брошенъ всего одинъ разъ, тогда какъ при не имѣніи обсерваціи лотъ оставался единственнымъ указателемъ и руководителемъ въ безопасности плаванія?

3) Рѣшаясь въ 8 часовъ вечера 12 числа спуститься въ Скагерракъ и допуская при этомъ погрѣшность въ счисленіи отъ теченія до 30 миль, неимѣлъ ли еще какихъ-либо соображеній особыхъ въ поспѣшности плаванія, кромѣ высказаннаго въ рапортѣ желанія сократитъ путь на 30 миль, чтобы чрезъ это увидать засвѣтло Скагенъ?

4) Въ донесеніи его значится, что, при приближеніи ко входу въ Скагерракъ, предстояло или продолжать курсъ NNO, и, придя на видъ Линдеснесскаго маяка направиться на Скагенъ или, измѣнивъ курсъ ранѣе, идти на видъ маяка Хансгольмъ на Ютландскомъ полуостровѣ и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагерракъ, почему по его. генералъ-адъютанта Посьета, объясненію,

оба эти пути, при обстоятельствахъ, сопровождавшихъ плаваніе, казались одинаково безопасными, между тѣмъ не имѣя 12-го числа обсерваціи и не бросая для повѣрки своего мѣста лота, допускалъ погрѣшность въ точномъ знаніи мѣста фрегата въ 30 миль? По указаніи лоціи самое безопасное было идти на Линдеснесъ и, дойдя до окраины 30-саженной глубины, которая изгибается вокругъ маяка Хансгольмъ въ разстояніи отъ него около 17 миль, спуститься въ Скагерракъ. Въ лоціи также говорится, что ютландскій берегъ между мысомъ Блавандомъ и Скагеномъ, при всѣхъ вѣтрахъ, дующихъ не отъ берега, должно избѣгать; далѣе въ лоціи указывается, что, пройдя северовосточную оконечность Доггеръ банки, слѣдуетъ держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо ютландскій берегъ низменъ и виденъ тогда, когда судно подойдетъ вплоть.

5) Въ донесеніи своемъ онъ, генералъ-адъютантъ Посьетъ, излагаетъ, что ни сила, ни направленіе бывшаго тогда вѣтра, вообще дувшаго со времени вступленія фрегата въ Нѣмецкое море, не заставляли предполагать какого-либо особаго сильнаго теченія въ которую-либо сторону; но принималъ ли онъ въ соображеніе, что, при входѣ въ Нѣмецкое море, получили первый вѣтеръ изъ NW четверти послѣ постоянныхъ вѣтровъ, дувшихъ двѣ недѣли, какъ видно изъ журнала, въ направленіи между NO и SO.

6) Относительно направленія и силы теченія главнымъ образомъ онъ руководствовался означенными на картѣ приливомъ и отливомъ въ разное время, и полагалъ, что среднее теченіе должно было подвинуть фрегатъ на NO, между тѣмъ чтобы опредѣлить степень безопасности курса принялъ это направленіе не къ NO, а прямо на O, къ ютландскому берегу; въ лоціи же упоминается, что между Ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ теченіе обыкновенно стремится къ западу, даже при западныхъ вѣтрахъ и въ то же время на самой банкѣ оно направляется къ востоку; но это восточное теченіе дѣйствуетъ только въ предѣлахъ Скагеррака и не относится до мѣстности, въ которой въ то время фрегатъ находился, ибо въ этой мѣстности теченіе при сѣверныхъ и

сѣверозападныхъ вѣтрахъ идетъ къ югу, вдоль Норвежскаго берега, черезъ Ютландскую банку и вдоль ютландскаго берега, къ Гель-голанду; сверхъ того, по указанію лоціи, теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ вообще управляется вѣтрами.

7) Почему онъ не положилъ предположенной имъ погрѣшности въ 30 миль отъ теченія, какъ это принято дѣлать по траверзу на SO; въ такомъ случаѣ онъ обезпечивался отъ подвѣтреннаго ютландскаго берега на полныя 30 миль и неминуемо увидѣлъ бы, что курсъ велъ тогда ниже круга освѣщенія Хансгольмскаго маяка, прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ; притомъ, предполагавшаяся погрѣшность въ 30 миль въ счисленіи отъ теченія прямо на O, въ сущности обезпечивала только на $17\frac{1}{2}$ миль отъ курса.

На пункты эти Генералъ-адъютантъ Посьетъ отвѣтилъ:

Въ дополненіе рапорта моего на имя Его Императорскаго Высочества генералъ-адмирала и въ отвѣтъ на сдѣланные мнѣ вопросы считаю необходимымъ сказать слѣдующее: 1) Изъ предложенныхъ мнѣ вопросовъ я долженъ заключить, что объясненія изложенныя въ моемъ донесеніи относительно безопасности избраннаго въ Скагерракъ курса, NO 54°, понимаются такимъ образомъ, что въ 8 часовъ вечера 12-го числа я допускалъ погрѣшность въ счисленіи до 30 миль и былъ слѣдовательно въ большой неизвѣстности относительно мѣста фрегата. Это не было такъ, и не то хотѣлъ я выразить, говоря о принятыхъ мною предосторожностяхъ. Мы не имѣли наблюденій только въ тотъ самый день, въ который измѣнили курсъ; и со времени послѣдняго астрономическаго наблюденія и опредѣленія широты и долготы, т. е., со вчерашняго полудня, шли все однимъ курсомъ при обстоятельствахъ весьма благопріятныхъ, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ и умѣренномъ волненіи и слѣдовательно пройдя всего около 185 миль, не имѣли ни какихъ причинъ считать свое мѣсто невѣрнымъ. Мы могли полагать себя въ 8 часовъ вечера миль на 10 вправо или на столько же влѣво отъ дѣйствительнаго мѣста, но не болѣе, и курсъ NO 54°, который велъ только въ 6 миляхъ отъ середины пролива, вся ширина котораго 60 миль, я считалъ совершенно безопаснымъ.

2) Но какъ входить въ проливъ приходилось ночью, то я долженъ былъ, дабы оградить себя отъ опасности, принять во вниманіе и крайніе возможные случаи, хотя при тогдашнихъ намъ извѣстныхъ данныхъ, вовсе невѣроятные.

3) Въ дополненіе къ причинамъ, на основаніи которыхъ я счелъ избранный часъ благовременнымъ для перемѣны курса и самый курсъ безопаснымъ, я долженъ еще присовокупить слѣдующіе доводы, неприведенные въ рапортѣ изъ опасенія сдѣлать его излишне подробнымъ. Въ лоціи 1863 года совѣтуется для руководства при склоненіи курса въ Скагерракъ принимать линію 30 саженной глубины. Мы же, идя отъ Англійскаго канала и имѣя курсъ NNO $^1/_4$O, достигли этой линіи около 8 часовъ вечера 12 числа, въ 85 миляхъ отъ ютландскаго берега.

4) Измѣнивъ курсъ на три румба вправо, легли по направленію, близкому къ этой линіи, но такъ, что проходили Хансгольмъ не въ 17 миляхъ, какъ обходитъ его эта отличительная черта, а въ 24-хъ. Съ другой стороны, въ донесеніи моемъ сказано.... «За тѣмъ «я предположилъ, что, вслѣдствіе вѣтровъ, которые могли быть «здѣсь до прибытія нашего въ Нѣмецкое море, теченіе увлекло «фрегатъ къ сѣверу, къ норвежскому берегу». Это я основывалъ на слѣдующихъ соображеніяхъ: господствующее теченіе во всемъ Нѣмецкомъ морѣ есть NO-ое и послѣ продолжительныхъ NO-хъ вѣтровъ, которые мы имѣли въ Англійскомъ каналѣ, мы должны были ожидать, что теченіе Нѣмецкаго моря, обращенное этими вѣтрами на SW, теперь, когда уже прошло около двухъ сутокъ послѣ ихъ прекращенія, съ усиленною скоростью направляется опять на NO, поэтому можно было предполагать, что счислимое наше мѣсто позади истиннаго, и если изъ принятыхъ въ соображеніе двухъ крайнихъ случаевъ который-либо можно будетъ считать болѣе вѣроятнымъ, то, конечно, второй. На этомъ основаніи слѣдовало опасаться, что, продолжая курсъ къ сѣверу для опредѣленія себя по Линдеснесу, мы могли въ предстоявшую ночь оказаться слишкомъ близкими къ норвежскому берегу.

5) Лотъ былъ брошенъ въ полдень 12 числа и оказавшаяся по немъ глубина, 23 сажени, согласовалась съ глубиною счислимаго мѣста. Послѣ этого до 8 часовъ вечера мы продол-

жали идти тѣмъ же курсомъ при обстоятельствахъ, которыя, какъ я сказалъ въ 1 отвѣтѣ, не могли возбуждать ни малѣйшаго сомнѣнія насчетъ мѣста фрегата. Въ 8 часовъ вечера, имѣя 8 узловъ ходу и считая себя посрединѣ между Доггеръ банкой и входомъ въ Скагерракъ, гдѣ къ тому еще глубина измѣняется мало и неправильно, казалось излишнимъ приводить и ложиться въ дрейфъ, чтобы бросать лотъ.

6) При томъ, вѣтеръ начиналъ крѣпчать и при положеніи фрегата бейдевиндъ—двухъ рифовъ у марселей было недостаточно. Въ 4-мъ часу пополуночи, по счисленію, мы должны были приближаться ко входу въ Скагерракъ, и тогда было назначено бросить лотъ. Если, впрочемъ, несмотря на эти основанія, можно сказать, что слѣдовало приводить и бросать лотъ, какъ до 8 часовъ, такъ и послѣ этого времени, то въ настоящемъ случаѣ онъ врядъ ли послужилъ бы намъ предостереженіемъ, потому что глубина по направленію предполагавшагося пути и глубина при пути, по которому фрегатъ шелъ къ своему роковому мѣсту на берегу Ютландіи, весьма близки однѣ къ другимъ.

7) Какъ имѣлъ честь изложить въ пунктѣ 1, отвѣта на первый вопросъ, я не предполагалъ погрѣшности въ счисленіи въ 30 миль, хотя, разсуждая о безопасности избраннаго курса, допускалъ крайности тогда невѣроятныя и ограждалъ себя предположеніями наиболѣе для насъ неблагопріятными. Время, избранное для перемѣны курса и самый курсъ NO 54°, кромѣ того, что сокращали разстояніе до Скагена, казались тогда, на основаніи разсужденій, изложенныхъ въ пунктѣ 3 этого же отвѣта, и болѣе безопасными, чѣмъ курсъ, сѣвернѣе и позднѣе взятый. Кромѣ изложенныхъ, я не имѣлъ другихъ причинъ сокращать плаваніе. Хотя время уже было осеннее и въ Кронштадтѣ я разсчитывалъ быть не ранѣе 25 сентября, но сокращать путь и только на 30 миль, при входѣ ночью въ проливъ, подобный Скагерраку, ради желанія совершить скорѣе переходъ, было бы неблагоразумно

Если бы я считалъ мѣсто свое весьма невѣрнымъ и допускалъ погрѣшность въ счисленіи въ 30 миль, то я бы счелъ оба пути, какъ мимо Хансгольмскаго маяка, такъ и мимо Линдеснесскаго,

одинаково опасными и въ такомъ случаѣ вовсе не вошелъ бы ночью въ Скагерракъ, а дождался бы разсвѣта.

8) Что же касается безопасности пути, указываемаго лоціею, то, какъ я изложилъ въ отвѣтѣ на первый вопросъ, дѣйствія наши согласовались съ этимъ указаніемъ. Курсъ NNO¼O велъ на Линдеснесъ, дойдя до окраины 30-саженной глубины, мы спустились въ Скагерракъ и взяли такой курсъ, который долженъ былъ вести въ 24-хъ, а не въ 17 миляхъ отъ Хансгольма.

Совѣтъ избѣгать ютландскій берегъ между Блавандомъ и Скагеномъ, при всѣхъ вѣтрахъ, дующихъ не отъ берега, данъ въ лоціи, при описаніи прибрежнаго плаванія отъ Горнъ Рифа до Скагена, но и нашъ курсъ, шедшій только на 6 миль вправо отъ средины Скагеррака, котораго ширина при входѣ 60 миль, велъ въ разстояніи 24 миль отъ этого берега.

Въ той же лоціи 1863 года говорится (стр. 37) «вообще лучше держаться западнѣе для противодѣйствія всякому восточному теченію, и проч.» и вслѣдъ за этимъ дается совѣтъ слѣдовать для этого линіи 30-саженной глубины, огибающей Хансгольмъ въ безопасномъ разстояніи. Мы считали себя въ 8 часовъ вечера въ 85 миляхъ къ западу отъ ютланскаго берега и съ этого времени слѣдовали очень близко направленію указанной линіи.

Вечеромъ 10 числа, при выходѣ изъ Англійскаго канала, мы имѣли послѣ продолжительныхъ вѣтровъ изъ NO четверти и свѣжаго N, дувшаго въ продолженіе утра этого дня, ровный NW, который въ тотъ же вѣтеръ стихъ и къ утру 11-го, когда фрегатъ вошелъ въ Нѣмецкое море, обратился въ совершенный штиль. За тѣмъ въ продолженіе около сутокъ мы имѣли WNW и W (истинный); далѣе, все утро 12-го до 2-хъ часовъ пополудни, опять штиль и съ этого времени до 8 часовъ вечера прежній WNW, который постепенно крѣпчалъ и къ полночи достигъ свѣжаго рифмарсельнаго. При этомъ порядкѣ перемѣны вѣтра, прерываемомъ штилями, нельзя было предполагать, чтобы онъ произвелъ какое-либо особенно сильное теченіе въ которую-либо сторону, и какъ послѣ продолжительныхъ NO вѣтровъ, дувшихъ до входа нашего въ Нѣмецкое море, прошло тоже около двухъ сутокъ, то произведенное ими возвышеніе уровня воды въ

югозападной части моря и, вслѣдствіе этого, усиленное NO теченіе надо было тоже считать стихнувшимъ.

На случай, однакожь, что усиленная его скорость еще продолжалась, я предположилъ, что оно подвинуло насъ по курсу на 30 миль, а въ этомъ случаѣ новый курсъ нашъ NO 54° велъ фрегатъ въ 12 миляхъ мимо Линдеснеса.

Въ лоціи сказано, что при западныхъ и сѣверозадныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ къ югу, вдоль норвежскаго берега, чрезъ Ютландскую банку и вдоль ютландскаго берега къ Гельголанду. Изъ этого слѣдуетъ заключить, что полоса этого теченія неширока и что, вообще, оно идетъ вдоль берега. При ходѣ фрегата около 10 узловъ я предположилъ, что, входя въ Скагерракъ, мы будемъ находиться въ предѣлахъ этого теченія въ продолженіи отъ 2-хъ до 3-хъ часовъ и дѣйствіе его отъ 3-хъ до 4-хъ миль я считалъ включеннымъ въ тѣ 30 миль, которыя отложилъ по О. Если же вліяніе NO вѣтровъ, господствовавшихъ до входа нашего въ Нѣмецкое море, еще продолжалось, то это южное теченіе должно было уменьшить NO-ое и само уменьшиться. Теченіе между норвежскимъ берегомъ и Ютландскою банкою я долженъ былъ принять во вниманіе, потому что, идя избраннымъ вновь курсомъ NO 54°, намъ предстояло находиться въ предѣлахъ этаго теченія, и при соображеніяхъ своихъ я принималъ въ разсчетъ время до полуночи. Теченіе же на самой банкѣ могло тоже вліять на курсъ, который велъ фрегатъ въ небольшомъ разстояніи отъ этой банки.

Общее теченіе всего Нѣмецкаго моря на NO и среднее изъ различныхъ направленій прилива и отлива въ различныхъ его частяхъ, тоже сѣверо-восточное, поэтому всего естественнѣе было предполагать себя подвинутымъ въ этомъ самомъ направленіи. Я положилъ дѣйствіе этого теченія на О, какъ вліявшаго на насъ во все время, пока фрегатъ со вчерашняго полдня шелъ по курсу NNO$^1/_4$O и какъ въ то же время приближавшаго насъ по кратчайшему разстоянію къ берегу. Предполагать же дѣйствіе теченія по перпендикуляру къ наиболѣе вѣроятному его направленію, (ибо теченіе и курсъ почти совпадали), я не имѣлъ никакаго основанія.

Подобнымъ образомъ предостерегать себя, т. е., по траверзамъ къ курсу, слѣдуетъ, кажется, въ водахъ, въ которыхъ нѣтъ никакого теченія, а гдѣ оно существуетъ, тамъ направленіе его должно указывать сторону, въ которой слѣдуетъ себя ограждать отъ случайностей. Если бы въ данномъ случаѣ, для опредѣленія новаго курса, отложить 30 миль по румбу SO 56°, т. е. по траверзу къ предполагавшемуся курсу и, отъ полученной точки его провести въ 7-ми миляхъ отъ Хансгольма, то онъ будетъ не NO 54°, а NO 48°. На томъ же основаніи, чтобы обезпечить себя отъ норвежскаго берега, слѣдовало бы отложить 30 миль не по курсу NNO$^1/_4$O, какъ я поступилъ, а по румбу NW 36° перпендикулярному къ предполагавшемуся курсу и отъ полученной точки провести румбъ NO 48°, который прошелъ бы по норвежскому берегу въ 8 миляхъ къ O отъ Линдеснесскаго маяка, и оказалось бы, что при этомъ способѣ и предосторожности въ 30 миль, въ Скагерракъ, котораго ширина всего 60 миль, нельзя было входить. А уменьшая число миль предосторожности и оставаясь при томъ же способѣ траверзовъ, пришлось бы уменьшить это число на столько, что курсъ, проведенный съ конца уменьшительнаго траверза, далъ бы по паралели около 30 миль ибо и при этомъ употребленномъ мною способѣ, фрегатъ проходилъ въ крайнихъ случаяхъ только въ 7 миляхъ отъ одного берега и въ 12 отъ другаго.

Сравнивая мѣсто гибели фрегата съ счислимымъ мѣстомъ его въ моментъ крушенія, оказывается, что въ продолженіе 38$^1/_2$ часовъ теченіе снесло его по румбу SOtO$^1/_2$O на 41 милю. Такое значительное дѣйствіе его показываетъ, что оно существовало не только вдоль берега, но и въ значительномъ отъ него разстояніи. По словамъ прибрежныхъ жителей, за нѣсколько дней до крушенія фрегата, здѣсь дулъ продолжительный SO штормъ, послѣ чего они обыкновенно ожидаютъ сильнаго SO теченія и съ нимъ нѣсколько крушеній. Точно такимъ образомъ можетъ случиться, что еще до входа судна въ Нѣмецкое море здѣсь дулъ штормъ отъ N или NW, то вслѣдствіе сего должно быть весьма сильное теченіе обратно къ N или NW, которое приведетъ судно въ такое же опасное положеніе относительно Норвежскаго берега,

при такихъ же принятыхъ предосторожностяхъ. На тотъ и на другой случай наше несчастіе даетъ слѣдующее указаніе: курсъ NNO$^1/_4$ O слѣдуетъ продолжать до тѣхъ поръ, пока судно, по счисленію, прійдетъ въ разстояніе около 55 миль отъ норвежскаго берега, т. е. пока не будетъ по срединѣ между линіями 30 и 50-саженной глубины или никакъ не ранѣе сѣверной окраины 30 саженной глубины, и тогда взять курсъ OtN, касательный къ кругу освѣщенія Хансгольмскаго маяка. Лишнія 50 миль, пройденныя для сего по румбу NNO$^1/_2$O, предохранятъ отъ ютландскаго берега, на случай сильнаго юговосточнаго теченія, такъ какъ нашъ случай, показывающій 41 милю въ $1^1/_2$ сутки, можно отнести къ случаямъ крайнимъ, а остальныя 55 миль до норвежскаго берега предохранятъ отъ послѣдняго въ случаѣ сильнаго сѣвернаго теченія. Курсъ OtN пройдетъ почти по срединѣ входа въ Скагерракъ, и когда, идя такимъ образомъ, опредѣлится мѣсто судна по Хансгольму, останется измѣнить курсъ соотвѣтственно обстоятельствамъ.

Большее число спасительныхъ и ракетныхъ станцій (18), устроенныхъ на протяженіи между Листскими маяками и Хансгольскимъ доказываетъ, что берегъ этотъ часто бываетъ свидѣтелемъ крушенія судовъ. Въ англійской лоціи 1863 года, при описаніи этой части берега, его называютъ iron-bound (окруженный желѣзнымъ поясомъ). Между тѣмъ на всемъ протяженіи, составляющемъ, за исключеніемъ радіусовъ освѣщенія обоихъ маяковъ, 150 миль, нѣтъ ни одного промежуточнаго маяка. Казалось бы, что еслибъ датское правительство поставило таковыхъ два: одинъ для огражденія отъ опасности Горнъ-Рифа, другой отъ сильнаго и неправильнаго теченія на Ютландской банкѣ, то оказало бы судамъ, плавающимъ въ Нѣмецкомъ морѣ, большую услугу.

Говоря о маякахъ, считаю не излишнимъ сказать, что огонь плавучаго маяка Аггеръ горѣлъ такъ слабо, по крайней мѣрѣ съ того румба, съ котораго мы къ нему подходили, что и послѣ удара, когда фрегатъ находился отъ него въ разстояніи 7 миль (кругъ освѣщенія его 10 миль), трудно было рѣшить: огонь ли это былъ въ избѣ, догорающій ли костеръ, разложенный на берегу рыбаками, или командою выброшеннаго на берегъ каботажнаго судна, или же дурно горѣвшій плавучій маякъ.

На слѣдствіи показали, флигель-адъютантъ Кремеръ: въ 8 часовъ вечера адмиралъ сообщилъ ему, Кремеру, о своемъ намѣреніи измѣнить курсъ вправо; сообразивъ всѣ указанія лоціи и карты теченій, онъ допустилъ ошибку въ 30 миль къ О-ту т. е. наибольшую возможную и въ невыгодную сторону—ошибку въ счисленіи, къ которому, однако, имѣлось большое довѣріе, особенно въ настоящемъ случаѣ, когда отъ времени послѣднихъ наблюденій прошло только 32 часа, а плаваніе было по одному румбу; вслѣдствіе этихъ соображеній онъ, совмѣстно съ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ, рѣшилъ взять курсъ ONO по компасу или NO 54° 40′ по картѣ; причемъ было предположено, что, спустившись на три румба, ходъ дойдетъ до 10 узловъ; по разсчету же оказалось, что, при вѣрности счисленія, будетъ предъ разсвѣтомъ видѣнъ въ разстояніи около 25 миль маякъ Хансгольмъ, до котораго еще оставалось 110 миль, а при допускавшейся ошибкѣ въ 30 миль къ осту, означенный маякъ увидится раньше и будетъ пройденъ въ разстояніи около 7 миль. При такой же ошибкѣ въ какую бы то нибыло другую сторону, кромѣ SO, курсъ былъ бы еще болѣе безопасенъ, однако и въ этомъ случаѣ долженъ былъ привести на видъ маяка; поэтому онъ съ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ рѣшились съ 8 часовъ до разсвѣта идти вышеозначеннымъ курсомъ съ полною увѣренностью въ его безопасность; и если бы съ разсвѣтомъ ничего не было видно—остановиться. Всю ночь вѣтеръ дулъ сильными шквалами, нагоняя густыя, черныя тучи, совершенно закрывавшія повременамъ все небо и горизонтъ; ходъ при шквалахъ увеличивался до 11 узловъ и волненіе сдѣлалось уже довольно значительное. Въ полночь на 13 сентября вступили на вахту лейтенантъ Зеленый, мичманъ Остелецкій и гардемаринъ Вонлярлярскій; въ это самое время обстоятельства по шханечному журналу были слѣдующія: вѣтеръ NWtW (9), небо облачное; по временамъ шквалы съ дождемъ; курсъ по компасу ONO; ходу $10^1/_2$ узловъ; паруса стояли марсели въ 2 рифа, брамсели, фокъ и гроть, кливеръ и форъ-стеньги стаксель; счислимая широта 56° 45′ N, долгота 6° 20′ O; въ два часа нашелъ сильный шквалъ съ дождемъ и онъ, Кремеръ, приказалъ убрать брамсели,

причемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки. По окончаніи шквала, онъ пробылъ всю ночь на мостикѣ, и не видя никакихъ огней, спустился на короткое время въ каюту, приказавъ изготовить дипъ-лоты съ тѣмъ, чтобы измѣрить глубину, брамселей же безъ приказанія не ставить; едва онъ успѣлъ сѣсть въ каютѣ, какъ вахтенный гардемаринъ пришелъ сказать о видѣнномъ въ лѣвой сторонѣ суднѣ; выйдя немедленно на мостикъ, увидѣлъ дѣйствительно въ той сторонѣ, румба на два отъ курса, бѣлый огонь, который принялъ за мачтовый огонь парохода; чрезъ 10 м. онъ увидѣлъ, что предъ фрегатомъ былъ берегъ низменный, песчаный и громадные буруны вскатывались на него (фрегатъ находился отъ берега въ разстояніи около $2^1/_2$ кабельтовыхъ у низменной косы, за которой видно было море). Впослѣдствіи оказалось, что это было мѣстечко Кнопперъ и видимое море—Люмъ-фіордъ и, слѣдовательно, качавшійся бѣлый огонь былъ на плавучемъ маякѣ, при входѣ въ Люмъ-фіордъ въ Аггеръ каналѣ. Кругъ освѣщенія его въ описаніи маяковъ значится 9 миль, а фрегатъ стоялъ отъ него въ разстояніи около $7^1/_2$ миль къ югу, слѣдовательно отъ того момента, какъ увидѣли въ первый разъ огонь, фрегатъ прошелъ около полуторы мили, что и будетъ согласно съ его предположеніемъ, что прошли съ означеннаго времени около 10 минутъ, такъ какъ ходъ былъ 10 узловъ. Зная въ настоящее время достовѣрно мѣсто крушенія и отложивъ отъ него обратное плаваніе, оказывается слѣдующее: во 1) въ 8 часовъ вечера, при перемѣнѣ курса, въ дѣйствительности находились на 40 миль къ SO отъ счислимаго пункта и на такое значительное разстояніе уклонило теченіемъ въ продолженіе 32-хъ часовъ; хотя это совершенно противно указаніямъ лоціи, но не удивляетъ мѣстныхъ жителей, по отзыву которыхъ послѣ каждаго шторма отъ SO они ожидаютъ крушенія судовъ—и рѣдко ошибаются въ этомъ случаѣ. Однажды, въ октябрѣ, нѣсколько лѣтъ назадъ, было выброшено одновременно 14 судовъ, такъ какъ SO сильно сгоняетъ воду и при наступленіи сильныхъ вѣтровъ отъ W вода поднимается такъ, что вся коса, у которой фрегатъ разбился, затопляется; во 2) въ тотъ моментъ, когда увидѣли огонь маяка, находились отъ берега около двухъ миль

и, слѣдовательно, если бы даже, не имѣя, впрочемъ, къ этому достаточнаго основанія, немедленно было приведено въ бейдевиндъ, причемъ фрегатъ, при своемъ ходѣ, неминуемо прошелъ бы еще по крайней мѣрѣ $^1/_2$ мили, то все таки шелъ бы вдоль берега въ разстояніи $1^1/_2$ мили отъ онаго и съ большимъ дрейфомъ и, конечно, во всякомъ случаѣ разбился бы, можетъ быть, часомъ позже и на нѣсколько миль сѣвернѣе; въ 3) частое бросаніе лота было бы безполезно, ибо глубина на всемъ дѣйствительномъ пути фрегата та же, что и на счислимомъ и у самаго берега, какъ и на счислимомъ пунктѣ—15 саженъ.

По отзыву завѣдывающаго спасительными станціями на западномъ берегу Ютландіи, Андерсона, несчастный этотъ случай слѣдуетъ приписать необычайно сильному теченію, стоявшему въ послѣднее время; по замѣчанію его, подобные случаи крушенія отъ теченія происходятъ обыкновенно послѣ продолжительныхъ юговосточныхъ и южныхъ штормовъ, ибо вѣтеръ быстро переходитъ на N и NW; подъ вліяніемъ послѣдняго обстоятельства, по его мнѣнію, происходитъ то, что водная масса, которая въ первомъ случаѣ отжата была южнымъ штормомъ къ сѣверу, вмѣстѣ съ перемѣной вѣтра съ усиленною скоростью возвращается по противоположному направленію къ югу, гдѣ при случающейся убыли воды, отъ вліянія большихъ приливовъ и отливовъ, находя еще болѣе для себя свободнаго пространства, идетъ сильнымъ наплывомъ къ сторонѣ ютландскаго берега. Крушенія въ подобныхъ обстоятельствахъ бываютъ неизбѣжны, если судно, не имѣя обсерваціи при входѣ въ Каттегатъ, будетъ сгоняемо бурною погодою въ правую руку, при невозможности держаться достаточно высоко къ вѣтру, чтобы не находиться подъ вліяніемъ дрейфа.

Спрошенныя во время производства слѣдствія служившія на фрегатѣ лица, не измѣняя въ общемъ донесенія генералъ-адъютанта Посьета и флигель-адъютанта Кремера, отозвались: старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Ермолаевъ, что въ бытность его наверху, въ 8 часовъ вечера 12 сентября, было отдано капитаномъ вахтенному начальнику приказаніе перемѣнить курсъ на три R на ONO, но никакихъ соображеній относительно перемѣны курса онъ не слыхалъ; по полученіи отъ капитана прика-

занія на слѣдующее утро, онъ, Ермоловъ, ушелъ въ каюту, гдѣ и находился до перваго удара.

Его Императорское Высочество Великій Князь Алексѣй Александровичъ показалъ, что, по выходѣ наверхъ въ моментъ крушенія фрегата, былъ на шканцахъ, гдѣ обыкновенно находился по росписанію во время аврала; огонь видѣлъ съ самаго начала крушенія: онъ горѣлъ тускло и по временамъ былъ трудно различаемъ, такъ что многіе принимали его за костеръ. При этомъ Его Высочество изволитъ полагать, что если бы огонь горѣлъ такъ, что съ перваго появленія его нельзя было бы принять иначе, какъ за маякъ, то фрегатъ избѣгъ бы опасности. Показанія прочихъ офицеровъ, чиновниковъ, кондукторовъ, юнкеровъ подтверждаютъ показанія командира корабля.

Нижніе чины: боцманъ Безсоновъ показалъ, что фрегатъ шелъ полный бакштагъ, лѣвымъ галсомъ и всѣ реи совершенно были прямо; съ того времени, какъ увидѣли огонь до перваго удара, прошло немного менѣе $1/_2$ часа; видѣнный огонь былъ низокъ и вначалѣ мелькалъ въ волнахъ. Находившіеся часовыми на полубакѣ и мостикахъ, а также сигнальщики и рулевые показывали, что отъ того времени, какъ увидѣли съ полубака огонь до перваго удара прошло съ полчаса; при этомъ двое рулевыхъ матросовъ пояснили, что до того еще времени, какъ увидѣли огонь, старшій штурманъ приказывалъ вправо нисколько не сдаваться.

Коммисія сличила донесеніе флигель-адъютанта Кремера съ руководствами для безопаснаго плаванія и признала необходимымъ истребовать отъ него объясненіе по слѣдующимъ обстоятельствамъ: во 1) извѣстно-ли ему было прежде посылки подпоручика Левицкаго, для узнанія имѣются ли на пути фрегата какіе либо постоянные маяки, объ Аггерскомъ плавучемъ маякѣ, кругъ освѣщенія котораго простирается на 9 миль и можетъ быть видѣнъ съ высоты борта на 12 миль, во 2) какія соображенія руководили имъ при возродившемся мнѣніи, что увидѣнный огонь можетъ быть и не судовой, привести на 2 R и лечь прямо на огонь; въ 3) что онъ разумѣетъ подъ выраженіемъ, что увидѣнный имъ слишкомъ за 9 миль

«огонь качался», въ 4) почему онъ, посылая штурманскаго офицера смотрѣть на картѣ маяки, при явившемся сомнѣніи, что видѣнный огонь, можетъ быть, маячный и притомъ видѣнъ на NO, что прямо показывало близость ютландскаго берега, не привелъ бейдевиндъ, что одинаково было удобно сдѣлать на тотъ и другой галсъ, такъ какъ изъ дѣла видно, что шли полный бакштагъ, имѣя реи прямо; за тѣмъ по приводѣ въ бейдевиндъ, не бросилъ лота? въ 5) не имѣетъ ли онъ чего-либо пояснить относительно своего мнѣнія, что приводомъ въ бейдевиндъ фрегатъ не удаляло отъ берега и все-таки онъ долженъ былъ разбиться, можетъ быть часомъ позже и на нѣсколько миль сѣвернѣе; ибо, если бы при первомъ сомнѣніи онъ привелъ въ бейдевиндъ и бросилъ лотъ, то это разрѣшило бы всѣ сомнѣнія и указало бы на опасность, въ которой находился фрегатъ; за тѣмъ имѣлось 4 якоря и 800 сильная машина, поднять пары въ которой при усиленномъ огнѣ потребовалось бы не болѣе часа времени, ибо топки въ то время были заряжены и труба поднята; по указанію лоціи въ мѣстности, съ которой былъ увидѣнъ огонь, есть возможность отстояться, не срубая даже мачтъ; въ 6) не имѣетъ ли онъ чего прибавить къ высказаннымъ въ рапортѣ соображеніямъ относительно небросанія лота; хотя онъ объяснилъ, что часто бросать лотъ было безполезно на томъ основаніи, что глубина на всемъ дѣйствительномъ пути фрегата та же самая, какъ и на счислимомъ пунктѣ, но, идя 38 часовъ по счисленію отъ послѣдняго обсерваціоннаго пункта, лотъ оставался единственнымъ руководствомъ въ безопасности плаванія, брошенъ же былъ во все это время одинъ только разъ? Въ 7) почему онъ опредѣляетъ, что между моментомъ, когда увидѣли огонь, и первымъ ударомъ фрегата прошло едва около 10 минутъ, тогда какъ по показанію боцмана, унтеръ-офицеровъ, часовыхъ и сигнальщиковъ, со времени, какъ увидѣли огонь до удара, прошло съ $^1/_2$ часа? въ 8) почему онъ погрѣшность въ 40 миль отъ теченія считаетъ противнымъ показанію лоціи, тогда какъ въ лоціи говорится о теченіи отъ 2 до 3-хъ узловъ, происходящемъ отъ вѣтровъ, а 40 миль въ продолженіе 38 часовъ составляютъ немного болѣе узла; въ 9)

принималъ ли онъ въ соображеніе, что вѣтеръ, какъ значится въ корабельномъ журналѣ, дулъ двѣ недѣли до входа еще въ Англійскій каналъ, съ 28 августа по 11 сентября, между NO и SO? въ 10) почему онъ допускалъ ошибку въ счисленіи 30 миль къ O наибольшую возможную и въ невыгодную для пути сторону, тогда какъ самая невыгодная сторона всегда считается траверзъ курса, и въ первомъ случаѣ онъ обезпечивалъ себя въ сторону отъ курса въ сущности только на 17$^1/_2$, а въ послѣднемъ на полныя 30 миль, принимаемой имъ въ соображеніе погрѣшности отъ теченія? въ 11) вслѣдствіе чего онъ доноситъ, что, принимая теченіе къ SO, т. е. и по траверзу, должны были придти на видъ маяка; напротивъ, курсъ этотъ велъ ниже круга освѣщенія Ханс-гольмскаго маяка, прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ? въ 12) почему онъ при первомъ сомнѣніи, что увидѣнный огонь маячный, не предпринялъ въ силу 251 ст. морскаго устава, никакихъ рѣшительныхъ дѣйствій, а хотѣлъ прежде доложить адмиралу.

На поставленные такимъ образомъ вопросы капитанъ 1-го ранга Кремеръ объяснилъ: на Аггерскій маякъ онъ особеннаго вниманія не обращалъ, ибо, по счисленію, до него было 40 миль, траверзъ же его должны были пройти еще чрезъ два часа въ 32-хъ миляхъ. Ему извѣстно изъ описанія маяковъ, что Аггерскій маякъ имѣетъ постоянный огонь и освѣщаетъ на 9 миль. Увидѣвъ передъ крушеніемъ огонь, онъ привелъ на R и легъ на оный потому, что положеніе парусовъ не позволяло вдругъ привести болѣе, не обрасопивъ рей и не убавивъ парусовъ; прибѣгать же къ этому, признавая видѣнный огонь за судовой, а не за маячный, не имѣлъ достаточнаго основанія, притомъ въ Нѣмецкомъ морѣ не однократно случалось замѣчать рыбачьи суда, стоявшія на якорѣ съ однимъ огнемъ на мачтѣ; маячнаго же огня на лѣвой сторонѣ не предполагалось видѣть. Словами: «огонь качался» онъ, Кремеръ, хотѣлъ выразить, что онъ, мелькая, производилъ на глазъ впечатлѣніе огня на суднѣ, имѣющемъ качку; посылая подпоручика Левицкаго смотрѣть на карту, вовсе не сомнѣвался въ огнѣ, послалъ же собственно изъ одной предосторожности, поэтому и не привелъ въ бейде-

виндъ (*); реи не были прямо, да и не могли быть такъ, потому что фрегатъ шелъ 11 R отъ вѣтра и несъ полный гротъ. Приводъ на 3 R былъ сдѣланъ, не трогая брасовъ, при томъ паруса еще не обстенило, а только начало заполаскивать. Бросаніемъ лота, также какъ и назначеніемъ курса, распоряжался адмиралъ; съ своей стороны онъ, Кремеръ, не находилъ нужнымъ бросать лотъ, который по избранному курсу показалъ бы на всемъ проходимомъ пространствѣ одну и ту же малую глубину; притомъ бросаніе лота при такой скорости, съ какою шелъ фрегатъ сопряжено съ большими неудобствами и потерею времени, а особенной пользы отъ бросанія лота ожидать было нельзя. Не подозрѣвая близости берега, въ бейдевиндъ не привелъ (**), изложенныя же въ рапортѣ къ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу разсужденія, что приводъ въ бейдевиндъ, на лѣвый галсъ, неминуемо приближалъ бы къ берегу, сдѣланы имъ послѣ крушенія, ибо за нѣсколько минутъ до онаго не имѣлъ еще повода къ такимъ соображеніямъ. Сколько именно прошло времени съ момента, когда увидали огонь до послѣдовавшаго перваго удара—опредѣлительно сказать не можетъ, но ему казалось, что прошло не болѣе 10 или 12 минутъ. Такое соображеніе свое онъ основывалъ, кромѣ собственной памяти, еще на томъ, что мѣсто крушенія отстоитъ отъ мѣста пересѣченія кругами маяка на двѣ мили, каковое разстояніе, при тогдашнемъ ходѣ фрегата, пройдено около 10 или 12 минутъ. При перемѣнѣ курса адмиралъ сообщалъ свои соображенія, по которымъ онъ рѣшился взять курсъ NO 54° по картѣ; основаніями этихъ соображеній генералъ-адъютанта Посьета, какъ онъ, Кремеръ, понялъ, послужила лоція Нѣмецкаго моря о теченіи, стр. 35 и 36, гдѣ излагается: «между Ютландскою банкою и Норвежскимъ берегомъ теченіе обыкно-

(*) Замѣчаніе коммисіи. Въ рапортѣ сказано, что видѣнный огонь хотя и качался, но мало былъ похожъ на судовой; посылка же изъ предосторожности указываетъ на то, что имѣлось нѣкоторое сомнѣніе.

(**) Замѣчаніе коммисіи. Сомнѣніе о близости берега высказалось посылкою штурмана посмотрѣть, есть ли на пути какой-либо постоянный маякъ, а также и тѣмъ, что огонь былъ видѣнъ на R NO.

венно идетъ къ западу, даже при западныхъ вѣтрахъ, и въ то же время у ютландскаго берега оно идетъ къ O, притомъ теченіе управляется вѣтрами. А какъ вѣтеръ былъ близко къ истинному W, то и теченіе было положено на истинный O; хотя дальше въ лоціи и говорится, что «при сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ отъ норвежскаго берега черезъ Ютландскую банку. вдоль берега Ютландіи къ Гельголанду», но фрегатъ не былъ въ предѣлахъ такого теченія, ибо, по счисленію, находился въ 90 миляхъ отъ ближайшаго берега. По этимъ причинамъ онъ, Кремеръ, въ рапортѣ своемъ высказалъ, что 40 миль теченія къ SO противно указанію лоціи (*).

Разсуждая о теченіи, не принималъ лично въ соображеніе, что въ продолженіе двухъ недѣль вѣтеръ дулъ между NO и SO. Теченіе на O считалъ самымъ невыгоднымъ потому, что оно приближаетъ къ берегу и въ этомъ случаѣ до круговъ маяка 63 мили, тогда какъ при теченіи къ SO, въ той же силѣ, т. е. въ 30 миляхъ, фрегатъ считался бы дальше отъ берега и до круговъ маяка оставалось 69 миль (**). Высказанное въ донесеніи предположеніе, что при теченіи къ SO должны были придти на видъ маяка—«ошибочно». При посылкѣ штурмана не имѣлъ никакихъ подозрѣній, что видѣнный огонь маячный, и потому не имѣлъ никакого основанія принимать какой-либо рѣшительной мѣры; уходя же внизъ, приказалъ привести на два R изъ предосторожности.

По соображеніи обстоятельствъ дѣла, оказывается, что причины этого крушенія, по мнѣнію коммисіи, были слѣдующія:

I) Слишкомъ большая увѣренность въ непогрѣшимости и вѣрности своего счисленія, послѣдствіемъ чего было а) небросаніе лота въ той мѣрѣ, какъ того требуетъ указаніе лоціи; ибо, по неимѣнію обсерваціи, послѣ полдня 11 сентября лотъ оставался единственнымъ путеводителемъ безопаснаго плаванія, и б) не принятія въ этомъ случаѣ въ соображеніе указанія лоціи для

(*) Замѣчанія коммисіи. 40 миль теченія не противно показаніямъ лоціи.

(**) Соображенія ошибочны, ибо, огибая какой-либо берегъ, разсчитываютъ въ какомъ разстояніи пройдутъ его траверзъ.

плаванія отъ Англійскаго канала въ Скагерракъ, въ которой говорится что, «пройдя сѣверовосточную оконечность Доггеръ-банки, надобно держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо ютландскій берегъ низменъ, а иногда видѣнъ тогда только, когда судно подойдетъ къ нему вплоть», далѣе въ лоціи излагается наставленіе какимъ образомъ, въ случаѣ надобности можно избѣгнуть ютландскій берегъ; по этому наставленію слѣдуетъ держаться окраинъ 30-саженной глубины, изгибающейся вокругъ маяка Ханс-Гольмъ, въ разстояніи отъ него до 17 миль; изъ этого наставленія вытекаетъ убѣжденіе, что фрегатъ безъ обсерваціи въ продолженіе 38 часовъ имѣлъ не только упоминаемую въ лоціи надобность держаться пути, на которомъ лотъ могъ быть вѣрнымъ указателемъ, а настоятельную въ томъ необходимость.

II) Ошибочныя соображенія при перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября, на основаніи коихъ предположено было, что оба пути, какъ прежній курсъ NNO, ведшій на Линдеснесскій маякъ, такъ и измѣненный на NO 54°, каковой велъ на видъ Хансгольмскаго маяка на ютландскомъ берегу, казались одинаково безопасными. Такое предположеніе было бы совершенно основательно, если бы въ полдень 12 сентября для вѣрнаго опредѣленія мѣста фрегата была обсервація; при предшествовавшихъ же крушенію обстоятельствахъ, т. е. неимѣніе обсерваціи, и при допусканіи возможной по указанію лоціи погрѣшности отъ теченія въ 30 миль, самое безопасное было идти прежнимъ курсомъ NNO, причемъ, на основаніи лоціи, бросая лотъ, придти на 30-саженную глубину, за тѣмъ спуститься въ Скагерракъ, гдѣ, держась той же 30-саженной глубины, искать Хансгольмскаго маяка. Между тѣмъ, рѣшаясь идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемыя и лоціею 30 миль погрѣшности въ счисленіи отъ теченія, положили эту погрѣшность прямо къ берегу на O, чрезъ что въ сущности обезпечили себя не на 30 миль, а только на 17 въ сторону отъ курса, тогда какъ при неизвѣстности направленія теченія, полагая эту погрѣшность по траверзу, какъ слѣдуетъ и принято дѣлать, огибая съ подвѣтренной стороны какой-либо мысъ или берегъ—обезпеченія было бы

на полныя 30 миль, допускавшейся погрѣшности; проведенный же отъ этой точки курсъ неминуемо показалъ бы, что онъ ведетъ ниже круга освѣщенія Хансгольмскаго маяка прямо въ кругъ освѣщенія маяка Аггеръ, и въ такомъ случаѣ при видѣ огня, хотя бы оный горѣлъ худо, скорѣе бы приняли его за маячный и употребили бы мѣры къ избѣжанію опасности.

III. Долгое колебаніе признать усмотрѣнный огонь не за судовой, а за маякъ Аггеръ на ютландскомъ берегу. При первомъ явившемся при томъ сомнѣніи, когда капитанъ вышелъ наверхъ и послалъ подпоручика Левицкаго посмотрѣть на картѣ есть ли на пути какой-либо постоянный маякъ, слѣдовало тотчасъ же привести въ бейдевиндъ, ибо направленіе видимаго огня по R NO прямо указывало на близость берега, значитъ и всю опасность, въ которой могъ находиться фрегатъ, а брошенный лотъ разрѣшилъ бы всякое въ томъ сомнѣніе. Тогда для фрегата, кромѣ лавировки, оставались еще средства: 4 якоря и 800 сильная машина, а развести пары требовалось не болѣе часа времени.

Изложивъ причины постигшаго фрегатъ несчастія, слѣдственная коммисія считаетъ долгомъ сказать о томъ непоколебимомъ мужествѣ и той замѣчательнѣйшей распорядительности во время несчастія начальствовавшихъ на фрегатѣ лицъ, послѣдствіемъ каковыхъ было спасеніе Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича, бывшихъ на фрегатѣ лицъ и команды, а всего до 724 человѣкъ.

Фрегатъ, лежащій въ бурунахъ, темная осенняя ночь, крѣпкій вѣтеръ съ пасмурностію и дождемъ не имѣли и тѣни вліянія на дѣятельность начальниковъ, которые распоряжались сообразно обстоятельствамъ и предпринимали имѣвшіе чрезвычайно важные результаты, мѣры къ спасенію находившихся на фрегатѣ лицъ и команды; команда же, при далеко незавидныхъ обстоятельствахъ, сохраняя высшую дисциплину и должный порядокъ, молодецки исполняла, подъ надзоромъ офицеровъ, возложенныя службою и присягою обязанности, исполнить которыя и при болѣе благопріятствовавшихъ обстоятельствахъ едва ли возможно было съ такимъ примѣрнымъ успѣхомъ; ибо, умалчивая о мно-

жествѣ отдѣльныхъ геройскихъ подвиговъ какъ со стороны офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ, достаточно указать только на то, что мачты срублены и орудія съ навѣтра выброшены за бортъ безъ нанесенія кому-либо вреда; шканечный журналъ, денежныя суммы, всѣ содержательскія книги съ принадлежащими документами спасены и команда свезена въ примѣрномъ порядкѣ.

Публичное засѣданіе с.-петербургскаго военно-морскаго суда по дѣлу о крушеніи винтоваго 51 пушечн. фрегата «Александръ Невскій» состоялось въ Главномъ Адмиралтействѣ, въ залѣ библіотеки Морскаго Министерства. Для этого случая зала эта была очищена отъ столовъ и мебели и убрана согласно требованіямъ засѣданія.

За судейскимъ столомъ судьи размѣстились въ слѣдующемъ порядкѣ: предсѣдатель суда, членъ главнаго военно-морскаго суда вице-адмиралъ Ф. Д. Нордманъ, временные члены суда, назначенные на основаніи Высочайшаго повелѣнія о производствѣ судныхъ дѣлъ по кораблекрушеніямъ, вице адмиралы Г. И. Бутаковъ и М. О. Дюгамель по правую руку предсѣдателя, рядомъ съ ними Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Н. А. Перелешинъ, директоръ инспекторскаго департамента контръ-адмиралъ баронъ В. Ф. Таубе, флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга М. Я. Федоровскій и прокуроръ С.-Петербургскаго военно-морскаго суда надворный совѣтникъ Купріяновъ. По лѣвую сторону предсѣдателя сидѣли: предсѣдатель военно-морскаго суда въ Петербургѣ контръ-адмиралъ Н. С. Горковенко, постоянные судьи: капитанъ 1-го ранга Н. А. Ратьковъ-Рожновъ, капитанъ 2-го ранга Г. И. Губчицъ, временной членъ суда капитанъ 1 ранга Свѣшниковъ и секретарь суда капитанъ-лейтенантъ А. П. Шипуновъ.

По открытіи суда, предсѣдатель предложилъ секретарю суда прочесть предписаніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ. За тѣмъ приступлено было къ обычному переименованію лицъ, причастныхъ къ дѣлу и свидѣтелей, послѣ чего предсѣдатель обратился къ прокурору съ вопросомъ, не находитъ ли онъ отсутствіе нѣкоторыхъ свидѣтелей препятствіемъ къ продолженію

дѣла, на что прокуроръ далъ заключенiе, что препятствiя къ продолженiю дѣла онъ не находитъ, вслѣдствiе чего предсѣдателемъ С.-Петербургскаго военно-морскаго суда контръ-адмираломъ Горковенко прочитанъ былъ докладъ съ подробнымъ изложенiемъ дѣла. Чтенiе доклада продолжалось около часа двадцати минутъ, послѣ чего предсѣдателемъ предложено было генералъ-адъютанту вице-адмиралу Посьету объяснить обстоятельства дѣла и тѣ предположенiя, на основанiи которыхъ онъ располагалъ курсомъ фрегата въ продолженiе плаванiя, предшествовавшаго его гибели у береговъ Ютландiи.

Генералъ-адъютантъ, вице-адмиралъ Посьетъ отвѣчалъ: «Въ докладѣ только что прочитанномъ изложены подробности крушенiя фрегата, занятiя слѣдственной коммисiи, вопросы, ею сдѣланные, отвѣты на нихъ полученные и выведенное коммисiею заключенiе, на основанiи котораго состоялся настоящiй судъ. Сравнивая это заключенiе слѣдственной коммисiи съ вопросами, предложенными ею мнѣ, видно, что коммисiя не приняла во вниманiе моихъ отвѣтовъ, которые, позволю себѣ думать, ни лишены ни содержанiя, ни дѣла. Тѣ же вопросы, тѣ же мысли, только видоизмѣненные, безъ малѣйшаго вниманiя къ сдѣланнымъ на нихъ возраженiямъ, составляютъ заключительное мнѣнiе слѣдственной коммисiи. Поэтому я считаю необходимымъ изложить вкратцѣ обстоятельства, подлежавшiя вѣдѣнiю коммисiи, и войти въ подробное разсмотрѣнiе ея заключенiй.

Крушенiе фрегата ясно доказываетъ, что при распредѣленiи послѣднихъ его курсовъ не было принято въ разсчетъ, не было предусмотрѣно явленiе, имѣвшее гибельное влiянiе на его движенiя. Это ясно теперь послѣ постигшаго насъ несчастiя; но, чтобы вѣрно судить о томъ, въ какой мѣрѣ это явленiе могло войти въ наши соображенiя и въ какой степени при данномъ случаѣ были исполнены требованiя морскаго искусства, для этого необходимо перенестись въ обстоятельства, сопровождавшiя послѣднiе дни нашего плаванiя.

Со времени вступленiя фрегата въ Нѣмецкое море, т. е. съ вечера 10 сентября, эти обстоятельства были самыя обыкновенныя и притомъ благопрiятныя.

Выйдя изъ Англійскаго канала и опредѣлившись по Галлоперскому маяку, мы легли на сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, *согласно совѣту лоціи*, по румбу NNO. Съ вечера этого дня было маловѣтріе и къ утру слѣдующаго дня совершенно заштилѣло, поэтому всю ночь мы шли подъ парами; въ 8 часовъ 11 сентября, несмотря на штиль, вступили подъ паруса; въ 9 часовъ и въ полдень имѣли наблюденія, астрономическій пунктъ согласовался съ счислимымъ и не показалъ теченія; глубина по лоту была одинакова съ картой. Весь день мы шли по тому же румбу при ровномъ западномъ вѣтрѣ и имѣли ходу отъ 4 до 8 узловъ. Утромъ слѣдующаго дня, т. е. 12-го сентября, опять заштилѣло; въ полдень этого дня, *при продолжавшемся штилѣ*, мы повѣрили себя лотомъ, который показалъ глубину, согласную съ картой, и этимъ подтвердилъ счисленіе, по которому мы тогда находились на сѣверо-восточной оконечности Доггеръ-банки. Такъ какъ штиль продолжался и ходу не было, то было излишне бросать лотъ вторично. Въ 2 часа, т. е. послѣ шестичасоваго штиля, мы получили прежній вѣтеръ и продолжали тотъ же курсъ NNO, направляясь на Линдеснесъ, южную оконечность Норвегіи, и пройдя всего 48 миль, въ 8 часовъ вечера, измѣнили курсъ, будучи посрединѣ между Доггеръ-банкой и входомъ въ Скагерракъ, въ разстояніи 90 миль отъ датскаго берега и въ 110 отъ норвежскаго. Курсъ NO 54° велъ въ 24 миляхъ отъ Хансгольскаго маяка и въ 36 мил. отъ Линдеснеса.

Изложенныя обстоятельства плаванія, при ровномъ попутномъ вѣтрѣ, смѣнявшемся въ продолженіе полутора сутокъ двумя продолжительными штилями, при ясномъ горизонтѣ и отсутствіи значительнаго волненія не могли возбуждать никакого сомнѣнія въ вѣрности счисленія. Но какъ курсъ измѣненъ былъ на ночь, то, для обезпеченія себя отъ всякой случайности, я разсчелъ, какъ обыкновенно дѣлаю въ подобныхъ случаяхъ, на сколько послѣднее мѣсто должно бы быть невѣрно, чтобы новый курсъ могъ вести къ опасности. Чтобы эту предосторожность сдѣлать крайнею, наибольшею, я поступилъ какъ сказалъ въ своемъ донесеніи. На картѣ въ различныхъ мѣстахъ Нѣмецкаго моря,

показаны направленіе и скорость теченія въ различное время прилива и отлива. Въ восточной половинѣ этого моря, во время квадратуръ, оно доходитъ до $^1/_4$ узла, въ сизигіи до $^3/_4$ узла, и слѣдовательно среднее въ продолженіе 24 часовъ—въ первомъ случаѣ менѣе $^1/_4$ узла, во второмъ $^3/_8$ узла. Въ лоціи говорится, что теченіе черезъ Ютландскую банку, при сильныхъ сѣверо-западныхъ вѣтрахъ доходитъ до $1^1/_2$ и до 2 узловъ. 11 и 12 сентября луна была около 1 четверти и вѣтеръ былъ ровный WNW или штиль. На основаніи этихъ данныхъ мы могли полагать, что съ полдня 11-го числа до предстоявшей полуночи, т. е. въ продолженіе 36 часовъ, погрѣшность отъ теченія была всего отъ 10—12 миль. Я принялъ, что въ продолженіе всѣхъ 36 часовъ теченіе дѣйствовало со скоростью сизигійнаго теченія и не средняго, а полнаго въ $^3/_4$ узла. Къ полученнымъ такимъ образомъ 27 милямъ, я прибавилъ 3 мили, приписавъ ихъ дѣйствію волненія и во всѣ 30 миль считалъ включенными тѣ 5 или 6 миль, на которыя могло подвинуть фрегатъ теченіе ютландской банки. Это теченіе обыкновенное или преувеличенное, дѣйствовало на фрегатъ въ продолженіе курса его на NNO. Среднее направленіе приливнаго и отливнаго теченія NO, господствующее теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ, то же NO и N; и послѣ тѣхъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, которые дули здѣсь до прибытія нашего въ Нѣмецкое морѣ, отливъ водъ, поднятый въ юго-западной части этого моря, долженъ былъ также направиться на NO, если этотъ отливъ, какъ послѣдствіе тѣхъ вѣтровъ, еще не прекратился. Но какъ это теченіе могло уклоняться отъ главнаго своего направленія въ одну или другую сторону, то я принялъ два случая и что въ одномъ оно насъ во все это время приближало къ ютландскому берегу, а въ другомъ къ норвежскому. Въ первомъ случаѣ я положилъ преувеличенныя 30 миль по параллели, на O, во второмъ—по продолженіи нашего курса, потому что онъ велъ на Линдеснесъ. Курсъ NO 54°, проведенный съ конца этихъ двухъ линій, показалъ, что если бы мѣсто фрегата въ 8 час. могло быть невѣрно въ ту или другую сторону даже на 30 м., то вновь избранный курсъ NO 54° про-

водилъ благополучно отъ обоихъ береговъ—отъ одного въ 7 миляхъ, отъ другаго—12½ миляхъ.

Избравъ такимъ образомъ этотъ курсъ, мы разсчитывали, что съ разсвѣтомъ будемъ приближаться ко входу въ Скагерракъ, и я приказалъ начать бросать лотъ съ 4 часовъ. Капитанъ, вслѣдствіе усилившагося ночью вѣтра, распорядился, чтобы начать бросать лотъ въ 3 часа и дипъ-лотъ былъ обнесенъ уже вскорѣ послѣ 2 часовъ.

Въ 2½ часа, когда послѣдовалъ ударъ, фрегатъ долженъ былъ находиться отъ Хансгольмскаго маяка въ разстояніи 52 миль.

Сравнивая мѣсто крушенія фрегата съ счислимымъ его мѣстомъ въ 2½ часа, оказывается, что фрегатъ снесло на SOtO ½ O по однимъ вычисленіямъ на 41 милю, по другимъ—на 45½ миль, среднимъ числомъ на 43 мили. Вычтя изъ этого числа 12 миль дѣйствія теченія при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, оказывается, что фрегатъ снесло болѣе чѣмъ могло снести по показаніямъ лоціи и картѣ на 31 милю, или на 22 мили, если въ квадратурное время принять скорость сизигійскаго теченія, т. е. если въ продолженіе всѣхъ 38 часовъ, прошедшихъ отъ послѣдняго наблюденія, скорость прилива и отлива была ⅜ узла, и скорость теченія черезъ ютландскую банку—2 узла, и если оба эти теченія дѣйствовали совокупно и приближали къ берегу.

Отсюда видно, что 12 сентября, при обстоятельствахъ весьма обыкновенныхъ, скорость теченія въ этой части Нѣмецкаго моря была значительно болѣе maximum'а, показаннаго въ лоціи и на картѣ, *и единственно этому необыкновенному теченію я приписываю крушеніе фрегата.*

Фактъ необыкновенно сильнаго теченія, бывшаго въ это время, подтверждается словами мѣстныхъ жителей, которые говорятъ, что за нѣсколько дней до нашего несчастія и, слѣдовательно, до прихода нашего въ Нѣмецкое море, здѣсь дули сильные SO штормы, послѣ которыхъ они обыкновенно ожидаютъ крушенія судовъ.

Въ самой лоціи, при описаніи Нѣмецкаго моря, упоминается,

какъ лоція этого моря несовершенна и издатели англійской лоціи, т. е гидрографическій департаментъ англійскаго адмиралтейства, говоритъ о настоятельной необходимости доставленія дополнительныхъ фактовъ и наблюденій для пополненія лоціи.

Коммисія не обратила вниманія на это необыкновенное теченіе и, отыскивая другія причины крушенія фрегата, пришла, по моему мнѣнію, къ ошибочному заключенію. Чтобы доказать эти слова, я долженъ обратиться къ самому заключенію коммисіи; но какъ это заключеніе основываетъ свои доказательства на словахъ лоціи, то прежде всего обращаюсь къ сей послѣдней.

II-я глава 4 части лоціи Нѣмецкаго моря, которой мы преимущественно руководствовались и на которую ссылается и коммисія, сперва подробно и съ точностью описываетъ путь, которымъ должны слѣдовать суда, идущія отъ англійскаго канала къ Скагерраку; но путь прямой, по курсу, слѣдовательно для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами. Опредѣливъ отходную точку и мѣста, въ которыхъ корабль, идущій этимъ курсомъ, пересѣчетъ различныя банки, лоція оставляетъ корабль у сѣверо-восточной оконечности Доггеръ-банки. За тѣмъ, обращаясь къ судамъ, которыя не могутъ идти этимъ курсомъ, или почему-либо находящимся восточнѣе, лоція говоритъ, что во всѣхъ случаяхъ плаванія изъ канала въ Скагерракъ лучше держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать всякому восточному теченію и не приближаться къ низменному Ютландскому берегу. *Если нужно*, продолжаетъ она, т. е. если имѣется сомнѣніе въ вѣрности счисленія послѣ продолжительной лавировки въ свѣжій вѣтеръ или пасмурности, тогда можно избѣгнуть берега, слѣдуя линіи 30 саж. глубины, которая при этомъ подробно описана. Наконецъ сказано нѣсколько словъ о датскомъ берегѣ отъ мыса Бовберга до Скагена и о норвежскомъ близъ Линдеснеса.

Коммисія, основываясь на описанныхъ обстоятельствахъ нашего плаванія и на той же лоціи, составила прочитанное въ докладѣ заключеніе, состоящее изъ 3-хъ пунктовъ.

Главное содержаніе 1-го пункта состоитъ въ томъ, что мы имѣли слишкомъ большое довѣріе къ счисленію, вслѣдствіе этого

мало прибѣгали къ пособію лота, не держались, какъ совѣтуетъ лоція, западнѣе и не слѣдовали линіи 30 саж. глубины.

Обращаюсь къ изложеннымъ выше обстоятельствамъ нашего плаванія.

Путь, пройденный совершенно согласно наставленіямъ лоціи, при описанныхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, могъ ли возбуждать сомнѣніе? Послѣ астрономическаго мѣста въ полдень 11-го числа, одинъ прямой курсъ, безъ дрейфа и значительнаго волненія; съ 8 до 2 час. слѣдующаго дня штиль и въ полдень глубина по лоту; съ 2 до 8 час. опять тотъ же прямой курсъ, которымъ всего пройдено 48 миль и во все это время чистый горизонтъ. Можно ли было при этомъ не довѣрять счисленію? Теперь, смотря, такъ сказать съ берега, ясно, что довѣріе это было велико, но это ясно не на основаніи обстоятельствъ плаванія или данныхъ, имѣющихся въ лоціи или на картѣ, а на основаніи факта совершившагося крушенія.

Пройдя Доггеръ-банку, не было основанія повѣрять мѣсто фрегата бросаніемъ лота посреди Нѣмецкаго моря, тѣмъ болѣе при 8 и болѣе узлахъ хода, такъ какъ частымъ приведеніемъ и остановкою въ дрейфѣ, въ свою очередь, много уменьшается вѣрность и довѣріе къ счисленію. Если можно было ожидать какую-либо опасность, то только съ разсвѣтомъ, съ приближеніемъ ко входу въ Скагерракъ, и мы располагали уменьшить тогда ходъ, если нужно привести и начать правильное употребленіе лота, и этимъ была бы исполнена принимаемая въ подобныхъ случаяхъ, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, предосторожность. Взвѣсивъ все это и принявъ во вниманіе, что послѣ *сутокъ, въ которыя мы имѣли астрономическое опредѣленіе, насталъ 6 часовой штиль, въ который повѣрили себя лотомъ*, справедливы ли выраженія: «безъ обсервацій въ продолженіе 38 часовъ» и что лотъ оставался единственнымъ руководителемъ въ безопасности плаванія? Обыкновенные путеводители: компасъ, чистый горизонтъ намъ измѣняли. Ни дрейфу, ни значительному волненію, какъ я сказалъ, фрегатъ съ самаго вступленія въ Нѣмецкое море не подвергался; предполагать необыкновенно сильное теченіе мы

не имѣли ни какихъ причинъ, и по всему этому правильное употребленіе лота казалось преждевременно.

Далѣе, заключеніе коммисіи говоритъ: «непринятіе въ этомъ случаѣ въ соображеніе указаній лоціи для плаванія отъ англійскаго канала въ Скагерракъ, въ которой говорится, что, пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, надобно держаться западнѣе, чтобы противодѣйствовать вліянію всякаго восточнаго теченія, ибо Ютландскій берегъ низменъ и иногда видѣнъ тогда только, когда судно подойдетъ къ нему вплоть».

Въ лоціи, какъ я уже имѣлъ честь излагать, сначала указызывается прямой курсъ для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами; потомъ сказано, что во *всѣхъ случаяхъ*, т. е. всѣмъ судамъ, лавирующимъ при различныхъ обстоятельствахъ, лучше держаться западнѣе, далѣе отъ низменнаго берега, дабы восточнымъ теченіемъ не быть къ нему увлеченнымъ. Коммисія поняла этотъ совѣтъ такъ, что, пройдя Доггеръ-банку, слѣдуетъ держаться западнѣе и даже, приводя слова лоціи, говоритъ, будто въ ней сказано: «пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, слѣдуетъ держаться западнѣе и проч.» Между тѣмъ какъ въ лоціи не употреблено выраженія: «пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки». Лоція только расположила свои наставленія такъ, что совѣтъ, относящійся ко всѣмъ судамъ, находящимся въ различныхъ частяхъ моря, помѣщенъ послѣ описанія курса для судовъ, идущихъ попутнымъ вѣтромъ или подъ парами. Самымъ курсомъ NNO½O она обозначаетъ западный предѣлъ, до котораго слѣдуетъ держаться западнѣе. Нашъ же курсъ, такъ какъ мы шли попутнымъ вѣтромъ, не отступалъ отъ указываемаго лоціею. Поэтому, спрашиваю, справедливо ли выраженіе, которое рѣшилась употребить коммисія: «непринятіе въ соображеніе указаній лоціи»?

Прежде чѣмъ оставлю этотъ пунктъ, я долженъ, чтобы къ нему не возвращаться, указать на противорѣчіе, встрѣчаемое въ заключеніи слѣдственной коммисіи. Здѣсь она говоритъ, что, пройдя сѣверо-восточную оконечность Доггеръ-банки, намъ слѣдовало держаться западнѣе, чѣмъ мы держались, т. е. западнѣе курса NNO; а во 2-мъ пунктѣ своего заключенія она выражается

такъ: «самое безопасное было идти прежнимъ курсомъ NNO, причемъ, на основаніи лоціи, бросая лотъ, придти на 30 саж. глубину».

Если справедливо первое указаніе, то надо было искать 30 саж. глубины, склонивъ курсъ влѣво тотчасъ послѣ Доггеръ-банки, а не продолжать идти тѣмъ же курсомъ NNO.

Далѣе, продолжая доказывать, что мы не слѣдовали указаніямъ лоціи, коммисія приводитъ слѣдующія слова послѣдней: «въ случаѣ надобности, Ютландскій берегъ можно избѣгнуть, держась окраинѣ 30 саж. глубины, изгибающейся вокругъ Хансгольмскаго маяка, въ разстояніи 17 отъ него миль». Я уже сказалъ, что слова «въ случаѣ надобности» вполнѣ опредѣляютъ смыслъ этого совѣта, т. е. что онъ относится къ судамъ, неполагающимся на свое счисленіе. Мы же имѣли полное основаніе вполнѣ довѣрять своему счисленію, по которому, кромѣ того, въ 8 час. были на требуемой окраинѣ и, взявъ курсъ NO 54°, шли близко оной. По причинѣ полнаго довѣрія къ счисленію, основанному на сопровождавшихъ наше плаваніе благопріятныхъ обстоятельствахъ, этотъ совѣтъ: въ случаѣ надобности держаться западнѣе—къ намъ не относился.

На основаніи всѣхъ этихъ доводовъ считаю себя въ правѣ утверждать, что обстоятельства нашего плаванія не оправдываютъ выраженія коммисіи, что лотъ оставался для насъ единственнымъ путеводителемъ; что мнѣніе будто нашъ курсъ долженъ былъ быть западнѣе, основано на невѣрномъ изъясненіи лоціи и что совѣтъ держаться 30 саж. глубины къ намъ не относился.

2-й пунктъ заключенія коммисіи содержитъ слѣдующія двѣ мысли: 1-ю, что оба курса, какъ вдоль Ютландскаго берега, такъ и вдоль Норвежскаго, нельзя было считать безопасными и что слѣдовало идти по линіи 30 саж. глубины; и 2-ю, что, рѣшившись идти на Хансгольмскій маякъ, мы избѣгли бы опасности, если бы, вмѣсто того, чтобы охранять себя 30 милями по параллели, отложили эти 30 миль по траверзу къ новому курсу.

Мысль, что оба курса были не безопасны и что намъ слѣдовало тщательно искать линіи 30 саж. глубины основывается на мнѣніи, что мы имѣли слишкомъ большое довѣріе къ счисленію

и составляетъ въ сущности повтореніе выраженнаго коммисіею въ 1 пунктѣ, ошибочность котораго считаю достаточно доказанною.

Выражая вторую мысль, что охранительныя 30 м. слѣдовало класть по траверзу, а не по параллели, коммисія говоритъ: «между тѣмъ, рѣшась идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемыя и лоціею 30 м. погрѣшности въ счисленіи отъ теченія и пр.» Это тоже невѣрно: въ лоціи нѣтъ указаній на упоминаемыя коммисіею 30 м. погрѣшности отъ теченія. Единственное мѣсто, которое можно было бы принять за такое указаніе, находится на страницѣ 635 лоціи Нори, гдѣ, въ статьѣ подъ заглавіемъ: «общія примѣчанія и наставленія относящіяся, до плаванія въ Нѣмецкомъ морѣ», сказано: по той же причинѣ суда, идущія на западъ въ одинъ изъ портовъ между Текселемъ и Скагеномъ, должны заблаговременно высматривать берегъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ счислимое разстояніе выходитъ отъ 20 до 30 миль менѣе, нежели на обратномъ пути къ берегамъ Англіи». Тутъ 20 или 30 миль обозначаетъ двойное дѣйствіе теченія. Для ясности приведу примѣръ: корабль, прошедшій въ одномъ направленіи, собственнымъ ходомъ, по лагу, наприм. 140 м. и подвинутый теченіемъ на 15 м., пройдетъ въ сущности 155 миль. Идя обратно, противъ того же теченія, онъ пройдетъ 125 м. Разность обоихъ переходовъ составитъ 30 м.—двойную погрѣшность отъ теченія, которая въ одинъ путь составитъ отъ 10 до 15 миль. Другаго указанія на погрѣшность въ 30 миль отъ теченія я въ лоціи не нахожу.

Не оправдывая утвержденія заключенія коммисіи касательно указанія лоціи, это мѣсто, напротивъ, подверждаетъ мое предположеніе, по которому я допускалъ, при сопровождавшихъ наше плаваніе обстоятельствахъ, вѣроятную отъ теченія ошибку отъ 10 до 12 миль. Поэтому утвержденіе коммисіи, что и лоція допускаетъ 30 миль погрѣшности отъ теченія, лишено правильнаго основанія.

Кромѣ того, въ этихъ же словахъ, повторяемыхъ и въ другихъ мѣстахъ заключенія, выражается, что мы допускали погрѣшность въ счисленіи отъ теченія въ 30 миль. Описывая обстоя-

тельства, сопровождавшія плаваніе фрегата, я уже имѣлъ честь объяснить, что мы могли предполагать погрѣшность отъ 10 до 12 миль и что 30 миль составляли только охранительное предположеніе, сдѣланное при опредѣленіи на сколько наше мѣсто въ 8 час. вечера должно бы быть невѣрно, чтобы курсъ могъ вести къ опасности. Можно ли было бы говорить о полномъ довѣріи къ счисленію и въ то же время допускать въ немъ 30 миль погрѣшности? Это было бы противно здравому смыслу. Объ этой принятой предосторожности я упоминалъ въ своемъ донесеніи и въ одномъ изъ письменныхъ отвѣтовъ на предложенные мнѣ коммисіею вопросы. Но, не обращая ни какого вниманія на все это, коммисія въ заключеніи своемъ неоднократно повторяетъ свое утвержденіе о допущенной мною погрѣшности въ 30 миль и на этомъ основываетъ свои заключенія.

Оставаясь такимъ образомъ при своемъ утвержденіи, коммисія далѣе говоритъ: «между тѣмъ, рѣшаясь идти на видъ означеннаго маяка и полагая допускаемыя и лоціею 30 миль погрѣшности отъ теченія, положили эту погрѣшность прямо къ берегу, на О, чрезъ что въ сущности, обезпечивали себя не на 30 миль, а только на 17 въ сторону отъ курса, тогда какъ при неизвѣстности направленія теченія, полагая эту погрѣшность по траверзу, какъ слѣдуетъ и принято дѣлать, огибая съ подвѣтренной стороны какой-либо мысъ или берегъ—обезпеченіе было бы на полныя 30 миль допускавшейся погрѣшности.

Гдѣ нѣтъ теченія или гдѣ оно совершенно неизвѣстно и гдѣ главныя причины невѣрности счисленія дрейфъ и волненіе, которое уклоняетъ корабль подъ вѣтеръ—тамъ обыкновенно и совершенно основательно охраняютъ себя, откладывая предполагаемую погрѣшность подъ вѣтеръ. Мы не имѣли дрейфа, но, проведя новый курсъ по картѣ, конечно, смѣрили по линіи перпендикулярной къ курсу, или по траверзу, въ какомъ разстояніи этотъ курсъ проводилъ отъ маяка. Разстояніе это было 24 мили и показывало, что всякая погрѣшность меньшая 24 миль съ одной стороны и менѣе 36 съ другой, отложенная по траверзу, не вела фрегатъ къ опасности.

Если же, кромѣ того, есть теченіе и оно болѣе или менѣе извѣ-

стно, то его дѣйствіе, конечно, слѣдуетъ класть по направленію этого теченія совершенно независимо отъ курса. На картѣ *опредѣлительно* показано направленіе прилива и отлива. Въ лоціи *опредѣлительно* сказано, что при сѣверо-западныхъ вѣтрахъ теченіе направляется черезъ Ютландскую банку, а при западныхъ вѣтрахъ между Норвегіею и Ютландской банкой оно часто идетъ противъ вѣтра и на самой банкѣ при этихъ вѣтрахъ направляется на востокъ. Извѣстно также, что теченіе въ Нѣмецкомъ морѣ часто измѣняется продолжительными свѣжими вѣтрами. Но въ продолженіе послѣднихъ двухъ сутокъ мы имѣли ровный вѣтеръ или штиль и, слѣдовательно, имѣли полное основаніе полагать, что направленіе и скорость теченія были обыкновенныя, нормальныя, т. е. посреди моря на NO, со среднею скоростью около $^1/_4$ узла, по причинѣ квадратурнаго времени луны, а близь берега, вдоль онаго или прямо къ нему, со скоростью меньшею $1^1/_2$ узловъ. Кромѣ того, господствующее теченіе Нѣмецкаго моря тоже, какъ извѣстно, направляется на NO, хотя коммисія въ одномъ изъ своихъ примѣчаній, имѣющихся въ дѣлѣ, говоритъ: «общаго направленія теченія на NO изъ лоціи не видно», и, слѣдовательно, отвергаетъ этотъ фактъ, который поэтому я обязанъ доказать.

Извѣстно, что большая приливная волна, въ движеніи своемъ по Атлантическому океану направляется къ сѣверу. Встрѣчая сѣверо-западный мысъ Франціи, она отдѣляетъ волну въ англійскій каналъ; продолжая путь свой далѣе и встрѣтивъ мысъ Лизардъ, отдѣляетъ другую волну въ ирландскій каналъ; продолжая путь къ сѣверу, она отдѣляетъ третью волну, огибающую сѣверные берега Великобританіи. Эта послѣдняя, обогнувъ Шотландію, идетъ къ югу вдоль восточнаго берега Англіи. Главная волна продолжаетъ движеніе на сѣверо-востокъ, ударяетъ въ Норвежскій берегъ и отдѣляетъ четвертую волну, которая, идя вдоль этого берега къ югу, въ свою очередь отдѣляетъ волну въ Скагерракъ, а сама продолжаетъ свой путь вдоль Ютландскаго берега. Эти двѣ приливныя волны вдоль западнаго и восточнаго береговъ Нѣмецкаго моря производятъ полныя воды въ различ-

ныхъ мѣстахъ этихъ береговъ, тѣмъ болѣе поздния, чѣмъ мѣсто южнѣе.

Волна, прошедшая англійскій каналъ, производитъ полныя воды у береговъ Голландіи и Бельгіи. Изъ наблюденій тоже извѣстно, что отливное теченіе у обоихъ этихъ береговъ не направляется прямо противъ приливовъ. Карта нагляднѣе объяснитъ мои слова. (*Здѣсь адмиралъ подошелъ къ картѣ, по которой и продолжалъ свои объясненія*). Отходя отъ береговъ, отливъ описываетъ дуги. Эти дуги тѣмъ круче, чѣмъ скорость отлива больше, и тѣмъ, напротивъ, отложе, чѣмъ эта скорость меньше. Но по мѣрѣ удаленія къ югу, скорость прилива и отлива уменьшается по причинѣ встрѣчаемыхъ приливною волною все новыхъ препятствій. Вслѣдствіе этого южныя дуги отложе и длиннѣе, чѣмъ сѣверныя. Кромѣ того, приливное теченіе вдоль англійскихъ береговъ, будучи задерживаемо этими берегами болѣе, чѣмъ такое же теченіе, направляющееся вдоль норвежскихъ и ютландскихъ, имѣетъ и меньшую скорость, чѣмъ сіе послѣднее и потому всѣ отливныя дуги англійскаго берега больше такихъ же дугъ восточнаго берега Нѣмецкаго моря. Вслѣдствіе этого, встрѣча отливныхъ теченій обоихъ береговъ происходитъ въ восточной половинѣ Нѣмецкаго моря. Теченія эти несутъ съ собою песокъ и, встрѣчаясь съ теченіями рѣкъ, впадающихъ въ Нѣмецкое море, производятъ банки, которыми такъ богата южная часть этого моря. Кромѣ того, отливныя дуги, по мѣрѣ уменьшенія ихъ скорости, тоже осаждаютъ приносимый ими песокъ и этому постоянному осажденію обязана своимъ происхожденіемъ и Доггеръ-банка. Самое очертаніе этой банки показываетъ направленіе происходящаго близь нея теченія. Это теченіе по южную сторону банки идетъ на востокъ, по всей же юго-восточной ея сторонѣ, вдоль которой мы плыли—на NO; далѣе, оно склоняется къ сѣверу и, наконецъ, въ сѣверной части Нѣмецкаго моря—въ NW четверть компаса.

Полагаю, что этимъ нагляднымъ объясненіемъ ясно доказывается, что въ Нѣмецкомъ морѣ, особенно въ той его части, которую мы прошли въ продолженіе 11 и 12 сентября, господствуетъ NO теченіе. Главное движеніе водъ сѣвернаго Атланти-

ческаго океана, выражающееся Гольфстримомъ, направляется на сѣверо-востокъ и, ударяясь въ берега Норвегіи, отдѣляетъ струю теченія къ югу, которая, идя вдоль норвежскаго берега, тоже усиливаетъ движеніе приливныхъ волнъ, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваетъ скорость ихъ, уменьшаетъ величину отливныхъ дугъ и такимъ образомъ способствуетъ тому, что встрѣча отливныхъ волнъ обоихъ береговъ Нѣмецкаго моря происходитъ въ восточной его половинѣ и, въ свою очередь, обусловливаетъ NO направленіе теченія въ бо́льшей части этого моря.

Наконецъ, въ самой лоціи на страницѣ 635, въ той же статьѣ «общія примѣчанія къ плаванію въ Нѣмецкомъ морѣ», сказано: «теченіе надъ этими банками много зависитъ отъ вѣтровъ, но вообще направляется къ NO». На слѣдующей страницѣ 636, гдѣ говорится о теченіи въ сѣверной части Нѣмецкаго моря, сказано «теченіе направляется по вѣтру при сѣверныхъ и южныхъ вѣтрахъ, но вообще стремится къ сѣверу».

Такимъ образомъ, считая фактъ господствующаго NO теченія несомнѣннымъ, полагаю, что было достаточно основанія откладывать предохранительныя 30 миль по параллели на O, а не по траверзу къ новому курсу, на SOtS.

Если же, въ противность всему сказанному, слѣдовать правилу слѣдственной коммисіи и отклыдывать дѣйствіе теченія по траверзу, а несоотвѣтственно его направленію, то почему откладывать оныя по траверзу къ новому, а не прежнему курсу NNO, когда эти предохранительныя 30 миль составились изъ $^3/_4$ узловъ теченія, которые дѣйствовали на фрегатѣ съ полдня 11 сентября? А если, отложивъ 30 миль по румбу OSO, провести отъ конца этого траверза новый курсъ NO 54 °, то онъ пройдетъ весьма близко проведеннаго первоначально съ конца 30 миль, отложенныхъ по параллели.

Если же, наконецъ, вполнѣ слѣдовать требованіямъ слѣдственной коммисіи и отложить эти 30 миль по траверзу—къ новому курсу а не къ старому, то, проведя линію параллельную новому курсу NO 54°, окажется, что, въ случаѣ такой погрѣшности, избранный курсъ ведетъ въ берегъ и, слѣдовательно, его необходимо измѣнить и измѣнить по крайней мѣрѣ столько, чтобы онъ проводилъ

мимо Хансгольмскаго маяка въ тѣхъ же 7 миляхъ, въ которыхъ проводилъ NO 54°. Тогда вмѣсто NO 54° пришлось бы избрать NO 47°. Но какъ мы должны были предохранять себя одинаково отъ обоихъ береговъ, то слѣдовало отложить 30 миль въ другую сторону, то же не по курсу, какъ я поступилъ, а по траверзу по R NWtN и отъ полученной точки провести NO 47°, который прошелъ бы по Норвежскому берегу въ 7 миляхъ отъ Линдеснесскаго маяка и, слѣдовательно, оказалось бы, что, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ наше плаваніе, нельзя было вовсе входить въ Скагерракъ. Это сдѣлается болѣе яснымъ если вспомнить, что вся ширина пролива только 60 миль и что предосторожность въ 30 миль составляетъ половину ширины его. Будучи отложена въ обѣ стороны по траверзу къ какому бы ни было курсу эта предосторожность сдѣлаетъ входъ въ этотъ проливъ невозможнымъ.

Изъ всего этого слѣдуетъ, что коммисія неправильно отвергаетъ несомнѣнный фактъ NO теченія въ Нѣмецкомъ морѣ. Отвергнувъ вообще извѣстность направленія теченія, она не отвергаетъ тѣхъ скоростей теченія, изъ которыхъ составилось число 30, хотя эти скорости взяты изъ тѣхъ же источниковъ, какъ и направленія теченія, и смѣшавъ способъ охраненія себя отъ дрейфа и волненія со способомъ охраненія отъ дѣйствія теченія, она пришла къ результатамъ, невыдерживающимъ подробнаго разсмотрѣнія.

Доказавъ такимъ образомъ несостоятельность двухъ первыхъ пунктовъ, я возвращаюсь къ сказанному мною въ началѣ, послѣ изложенія обстоятельствъ плаванія: *единственною причиной крушенія фрегата, я считаю необыкновенно сильное теченіе, бывшее въ Нѣмецкомъ морѣ въ продолженіе 11—12 сентября.*

Слѣдственная коммисія, не обративъ вниманія на это обстоятельство, искала другихъ причинъ, основала выводы свои на положеніяхъ неправильныхъ и пришла къ ошибочному заключенію.

Третій пунктъ заключенія коммисіи по содержанію своему болѣе относится къ командиру Фрегата, и потому я остановлюсь на изложенныхъ доказательствахъ.

Предсѣдатель. Какія вы имѣли данныя не провѣрять 30 саж. глубину?

Адмиралъ Посьетъ. Я сейчасъ имѣлъ честь докладывать, что такъ какъ мы имѣли полное довѣріе къ счисленію, то намъ не было повода отыскивать 30 саженную глубину. Въ лоціи говорится относительно этой глубины: «въ случаѣ надобности», т. е. въ случаѣ сомнѣнія къ своему счисленію, когда довѣріе къ нему уменьшится продолжительною лавировкою или по другимъ причинамъ; мы же имѣли къ нему полное довѣріе и намъ не было никакого основанія отыскивать 30 саж. глубину.

Предсѣдатель. Вы не бросали лота съ 8 часовъ вечера, не предполагая опасности, въ которой вы находились, между тѣмъ карта показываетъ, что по предположенному вами пути находятся глубины: 27, 26, 28, 25, 29, въ одномъ мѣстѣ даже 15; на пути же, дѣйствительно вами пройденномъ, глубина была 22, 23, 19, 18 и 17.

Адмиралъ Посьетъ. Разъ, рѣшившись перемѣнить курсъ въ 8 часовъ вечера и зная, что курсъ велъ нѣкоторое время внутри линіи 30 саж. глубины, и допуская погрѣшность отъ 10—12 миль, меня не удивило бы, если бы, бросивъ лотъ, мы получили 22, 23, 19 и 18 с. и эти показанія не предохранили бы насъ отъ опасности; 15 саж., которыя имѣются и внѣ ютландской банки, могли вообще оказаться только послѣ полуночи. Но бывши увѣренъ въ своемъ мѣстѣ въ 8 часовъ, я не могъ думать, чтобы съ 8 до 12 часовъ произошла большая погрѣшность и потому не считалъ необходимымъ бросить лотъ около полуночи, хотя въ это время уже было свѣжо и шелъ дождь.

Вице-Адмиралъ Бутаковъ (*членъ суда*). Если бы ваше превосходительство бросили лотъ часа полтора до 8 часовъ, не показала ли бы вамъ глубина, что вы не достигли еще мѣста, въ которомъ разсчитывали быть въ 8 часовъ?

Адмиралъ Посьетъ. Объ этомъ я не разсуждалъ, но, полагаю, что нѣтъ, потому что на разстояніи $1\frac{1}{2}$ часовъ до и послѣ 8 часоваго счислимаго нашего мѣста есть одинаковыя глубины, особенно на пространствѣ 10 или 12 миль, допускавшейся нами погрѣшности.

Бутаковъ (*членъ суда*). Но если бы въ теченіе $1^1/_2$ часовъ 30 саженной глубины не нашли?

Адмиралъ Посьетъ. Если бы мы не нашли 30 саж. глубины; это и въ дѣйствительности было бы возможно, потому что 30 саженная глубина показана тутъ въ одномъ мѣстѣ пятномъ.... Вообще, какъ я уже сказалъ, мы не отыскивали 30 саж. глубины и, разсчитывая пройти Хансгольмскій маякъ въ 24 миляхъ, знали, что будемъ проходить по глубинѣ меньшей 30 сажень. Полагаю, что если бы за $1^1/_2$ часа до 8 часовъ бросить лотъ, то глубина меньшая 30 саж. не показала бы нашей опасности.

За тѣмъ началъ свою защиту командиръ фрегата *Александръ Невскій* **флигель-адъютантъ Кремеръ**. 11 сентября, въ полдень фрегатъ находился въ Нѣмецкомъ морѣ подъ парусами. Сдѣланныя наблюденія показали мѣсто весьма согласно со счисленіемъ, именно разница была 2 мили, что доказывало какъ вѣрность счисленія, такъ и отсутствіе теченія въ этотъ день. За тѣмъ слѣдующія сутки фрегатъ продолжалъ идти подъ парусами на NNO при благопріятныхъ обстоятельствахъ, т. е. при тихомъ попутномъ вѣтрѣ; суточное плаваніе было 143 мили. 12 сентября въ полдень было тихо, небо облачно, солнца не было видно, поэтому не было наблюденій, а пришлось ограничиться для опредѣленія своего мѣста однимъ счисленіемъ и повѣркою его лотомъ, что и было сдѣлано, причемъ лотъ показалъ глубину согласно съ картой.

Извѣстно, что на морѣ часто приходится довольствоваться однимъ счисленіемъ, когда нѣтъ другихъ способовъ повѣрять свое мѣсто, и если когда-либо обстоятельства предшествовавшія и настоящія могутъ назваться благопріятными для вѣрности счисленія, то это были тѣ, въ которыхъ находились мы. Я уже имѣлъ честь изложить въ своемъ донесеніи Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, какія причины позволяли намъ довѣрять испытаннымъ въ продолженіе шестнадцати-мѣсячнаго плаванія инструментамъ, какъ-то: компасамъ, лотамъ, лагу и проч., а вслѣдствіе этого и довѣрять счисленію; но если бы, несмотря на всѣ эти обстоятельства, въ полдень 12 сентября мы могли бы имѣть какое-либо сомнѣніе относительно нашего

мѣста, то оно совершенно исчезло бы при видѣ множества судовъ около насъ, изъ которыхъ многія шли однимъ курсомъ съ нами, нѣкоторыя противоположнымъ, а нѣкоторыя даже ближе къ берегу. Но, какъ я уже имѣлъ честь сказать, мы не имѣли никакого сомнѣнія.

Вскорѣ послѣ полдня, такъ какъ былъ штиль, адмиралъ приказалъ разводить пары, но прежде чѣмъ они были готовы задулъ опять попутный вѣтеръ и приказано было прекратить разводку паровъ и остаться подъ парусами, и мы пошли прежнимъ курсомъ на NNO, при ходѣ отъ 4 до 8 узловъ. Въ 8 часовъ вечера адмиралъ потребовалъ меня къ себѣ въ каюту и показалъ на картѣ счислимый нашъ пунктъ и проведенный отъ него новый курсъ NO 54 градуса, и сказалъ, что онъ намѣренъ спуститься въ Скагерракъ; при этомъ его превосходительство высказалъ мнѣ всѣ тѣ соображенія, которыя такъ подробно изложены имъ слѣдственной коммисіи, и спросилъ меня, имѣю ли я что-либо замѣтить противъ избраннаго имъ курса. Мы въ то время находились въ 110 миляхъ отъ Хансгольмскаго маяка, около 90 миль отъ ближайшаго берега, слѣдовательно почти на срединѣ Нѣмецкаго моря. Изъ указаній лоціи, а также изъ собственной многолѣтней практики мнѣ извѣстно, что въ Нѣмецкомъ морѣ теченія преимущественно управляются вѣтрами, и такъ какъ вѣтеръ былъ близко къ W, то естественно было предположить, что теченіе было къ O.

Поэтому я призналъ допущенныя адмираломъ изъ предосторожности 30 миль теченія къ O, какъ наибольшаго возможнаго, вполнѣ и даже слишкомъ достаточными для полнаго обезпеченія отъ ютландскаго берега, тѣмъ болѣе, что при этихъ даже соображеніяхъ курсъ все-таки проходилъ въ 7 миляхъ отъ Хансгольмскаго маяка. Итакъ я объявилъ адмиралу, что раздѣляю всѣ его мнѣнія и соображенія относительно безопасности новаго курса, и въ 8 часовъ вечера мы взяли курсъ NO 54° по картѣ.

При этомъ, однако, я имѣлъ въ виду идти этимъ курсомъ только до 4 часовъ слѣдующаго утра, т. е. когда останется отъ 35 до 40 миль до Хансгольмскаго маяка, тогда убавить парусовъ и продолжать плаваніе по лоту или, смотря по обстоя-

тельствамъ. Итакъ мы пошли по курсу NO 54°; ходу было отъ 8 до 10 узловъ, и при такихъ обстоятельствахъ бросаніе лота мнѣ казалось чрезвычайно затруднительнымъ, ибо надо было бы для этого убирать паруса и не только приводить въ бейдевиндъ, но даже ложиться въ дрейфъ, а можетъ быть даже брать рифы, а ровная глубина на картѣ, увѣренность въ нашемъ счисленіи и взятыя изъ предосторожности 30 миль обезпеченія, казалось не позволяли разсчитывать на особенную пользу отъ бросанія лота. Около полуночи старшій штурманскій офицеръ передалъ мнѣ приказаніе адмирала идти всю ночь этимъ же курсомъ, а въ четыре часа бросить лотъ и извѣстить его о найденной глубинѣ. Въ полночь вступили на вахту лейтенантъ Зеленой, мичманъ Остелецкій и подпоручикъ Левицкій. Обстоятельства въ это время были, какъ видно изъ шканечнаго журнала, слѣдующія: вѣтеръ NWtW довольно свѣжій съ порывами, небо облачно, на горизонтѣ мрачно, хотя тумана не было, ходу отъ 10 до 11 узловъ; паруса стояли: марсели въ 2 рифа, брамсели, фокъ и гротъ, кливеръ и форъ-стеньги-стаксель.

Въ 2 часа нашелъ шквалъ, сильнѣе и чернѣе предъидущихъ, и какъ рангоутъ задрожалъ, то, находясь самъ на верху, я приказалъ убрать брамсели, причемъ крюйсъ-брамсель изорвало въ клочки; я приказалъ спустить тотчасъ брамъ-рею и перемѣнить разорванный брамсель и когда это было почти исполнено, я спустился въ каюту. Спускаясь внизъ, я приказалъ брамселей безъ моего приказанія не ставить и изготовить дипъ-лоты. При этомъ я думалъ, что хотя адміралъ и приказалъ бросить лотъ въ четыре часа, но какъ при шквалахъ ходъ увеличивался, то полезно бросить его теперь же. Какъ только я спустился въ каюту вслѣдъ за мною пришелъ вахтенный гардемаринъ сказать что съ лѣвой стороны видно судно. Здѣсь я приступаю къ разбору мнѣнія, высказаннаго слѣдственною коммисіею относительно происходившаго послѣ открытія огня.

Въ 3-мъ пунктѣ мнѣнія слѣдственной коммисіи сказано, что въ числѣ причинъ крушенія фрегата было долгое колебаніе въ признаніи усмотрѣннаго огня за Аггерскій маякъ на ютландскомъ

берегу, и непринятіе, вслѣдствіи того, должныхъ мѣръ къ спасенію фрегата отъ явной опасности...

Прежде всего я позволю себѣ указать на подлинныя слова этого мнѣнія: «долгое колебаніе въ признаніи усмотрѣннаго огня за Аггерскій маякъ на ютландскомъ берегу». Здѣсь говорится, что я долго не признавалъ огня за маячный, слѣдовательно я не подозрѣвалъ опасности, а слѣдовательно и не было повода дѣлать все то, что̀ потомъ совѣтуется. Вслѣдъ за тѣмъ говорится: «при первомъ явившемся сомнѣніи, когда капитанъ вышелъ наверхъ» и проч. Здѣсь говорится, что сомнѣніе явилось у меня тотчасъ, какъ я вышелъ наверхъ, но въ такомъ случаѣ не было долгаго колебанія въ признаніи огня за маячный. Очевидно, что въ этихъ нѣсколькихъ словахъ выражены два другъ другу противорѣчащія обвиненія: въ первомъ случаѣ не было долгаго колебанія...

Предсѣдатель. Это до суда не относится; не угодно ли вамъ сказать о томъ, когда вы увидѣли огонь.

Флигель-адъютантъ Кремеръ. Когда увидали огонь, т. е. когда я самъ увидѣлъ огонь, я тотчасъ же принялъ его за пароходный, но приказалъ вахтенному штурманскому офицеру сходить посмотрѣть на картѣ нѣтъ ли на пути нашемъ какихъ-либо постоянныхъ маяковъ. При этомъ я, конечно, зналъ, что мы идемъ на Хансгольмскій маякъ и что маякъ вертящійся; но, посылая г. Левицкаго, я имѣлъ въ виду узнать нѣтъ ли какихъ-либо новѣйшихъ объявленій о немъ, которыя я упустилъ изъ виду, или не можетъ ли, при небольшой ошибкѣ въ счисленіи, нашъ курсъ касаться круговъ какого-либо маяка въ лѣвой сторонѣ на норвежскомъ берегу. Вотъ съ какой цѣлью послалъ я г. Левицкаго. Когда онъ вышелъ на верхъ и доложилъ, что впереди до Скагена нѣтъ постоянныхъ огней, то я спустился внизъ, чтобы лично провѣрить на картѣ курсъ и плаваніе и посмотрѣть какую надобно допустить ошибку, для того, чтобы могъ бы быть видѣнъ какой-либо изъ норвежскихъ маяковъ. Спускаясь внизъ, я приказалъ вахтенному начальнику править румба на два лѣвѣй, а не править на огонь, и это только изъ предосторожности, чтобы не сдаваться въ правую подвѣтренную сторону, къ берегу, а проходить всѣ встрѣчаемыя суда

съ просторной навѣтренной стороны. Съ этою-то цѣлію я и приказалъ привести на два румба. Посмотрѣвъ на картѣ и убѣдившись больше чѣмъ когда-либо, что видимый огонь долженъ быть пароходный, потому что курсъ и плаваніе проложены вѣрно, и никакихъ маяковъ въ лѣвой рукѣ быть не можетъ, я даже не счелъ нужнымъ доложить объ этомъ адмиралу, чего я, конечно, не упустилъ бы сдѣлать, если бы имѣлъ какое-либо сомнѣніе.

Когда я вышелъ вторично на верхъ, то я спросилъ вахтеннаго начальника: видѣнъ ли и какъ видѣнъ огонь? Тогда онъ мнѣ отвѣтилъ, что огонь видѣнъ въ томъ же положеніи и мало приближается. Тогда у меня родилось сомнѣніе и я сказалъ ему: «странно, что огонь не приближается, и я начинаю считать его сомнительнымъ», немедленно приказалъ убирать фокъ и гротъ, приводить въ бейдевиндъ и бросить лотъ, но послѣдовавшій во время исполненія этого маневра ударъ, показалъ, что не было уже спасенія: мы были уже такъ близко, что всѣ мѣры должны были оказаться тщетными.

Въ своемъ донесеніи Его Высочеству Генералъ-Адмиралу я опредѣлилъ время, протекшее отъ того, когда увидѣлъ въ первый разъ огонь до перваго удара въ десять минутъ. Опредѣленіе этого времени, конечно, приблизительное, произвольное, потому что смѣю утверждать, что когда огонь открылся въ морѣ, то, вѣроятно, никто не замѣтилъ момента по часамъ. Всѣ господа офицеры подтвердили то же самое что я говорю, т. е. что прошло не болѣе десяти минутъ; но въ показаніяхъ, спрошенныхъ нижнихъ чиновъ выходитъ разногласіе: нѣкоторые говорятъ, что прошло около полчаса и болѣе. Но если разобрать эти показанія, то очевидно, что они невѣрны. Изъ всѣхъ показаній, кромѣ одного, видно, что огонь открылся послѣ двухъ часовъ, т. е. послѣ вступленія ихъ на часы; точно также видно, что первый ударъ былъ въ половинѣ третьяго. Ясно, что времени должно было пройти менѣе полчаса. Но я оставлю вовсе этотъ способъ опредѣленія времени отъ появленія огня и до перваго удара, какъ немогущій дать вѣрныхъ результатовъ въ виду разногласія показаній; я думаю, что есть два другіе способа, которые дадутъ возможность дойти ближе до истины. 1) Изъ

всѣхъ показаній видно, что огонь открылся послѣ двухъ часовъ, слѣдовательно, два часа есть крайній ранній предѣлъ этого явленія. Изъ шканечнаго журнала видно, что ударъ былъ въ половинѣ третьяго. Какъ только фрегатъ сталъ на мель, я приказалъ старшему штурманскому офицеру посмотрѣть на часы, и тогда же велѣлъ записать этотъ моментъ въ шканечный журналъ; поэтому мнѣ кажется, что фактъ этотъ не подлежитъ сомнѣнію, т. е. что ударъ былъ въ $2^1/_2$ часа. Итакъ, мы имѣемъ два момента, между которыми надо вмѣстить все случившееся, именно 2 часа и $^1/_2$3-го. Но изъ шканечнаго журнала также видно, что въ 2 часа былъ шквалъ, что при этомъ разорвало крюйсъ-брамсель, и когда перемѣна брамселя была почти окончена, тогда я только спустился въ каюту и огня еще не было видно; на все это употреблено, конечно, не менѣе $^1/_4$ часа; за тѣмъ ко мнѣ пришелъ гардемаринъ сказать, что видѣнъ огонь, но до половины третьяго остается уже менѣе $^1/_4$ часа. 2) Но есть еще другой способъ, чтобы дойти близко къ истинѣ. Если отъ извѣстнаго достовѣрно мѣста нашего крушенія положить обратно нашъ курсъ, имѣя при этомъ въ виду, что почти тотчасъ по появленіи огня, курсъ измѣненъ влѣво, слѣдовательно надо положить не SW 54°, а SW 32°, то пересѣченіе курса съ кругомъ освѣщенія Аггерскаго маяка покажетъ математическую точку, въ которой фрегатъ находился въ тотъ моментъ, когда огонь открылся, и это въ томъ предположеніи, что огонь такого маленькаго, плохаго маяка, какъ Аггерскій, въ такую темную пасмурную ночь не могъ быть видѣнъ дальше математическаго круга освѣщенія. Отъ этой точки до мѣста крушенія фрегата разстояніе около двухъ миль, на пробѣжаніе которыхъ, при нашемъ ходѣ отъ 10 до 11 узловъ, потребуется отъ 10 до 12 минутъ; но если даже допустить нѣкоторое уменьшеніе хода отъ перемѣны курса, то время это можно опредѣлить въ 15 минутъ maximum. Итакъ мнѣ кажется ясно, что времени между появленіемъ огня и первымъ ударомъ не могло пройти больше 10, 15 минутъ, а вѣроятно изъ этихъ 15 минутъ половину можно мнѣ уступить на соображенія о томъ, какой огонь и гдѣ мы находимся, а потому, понятно, что въ такое короткое время едва ли можно было принять какія либо мѣры.

Относительно имѣнія средствъ въ моемъ распоряженіи для избѣжанія опасности, на которыя указываетъ коммисія, какъ-то четыре якоря и 800-сильную машину, то я долженъ сказать, что употребленіе ихъ сдѣлалось бы нужнымъ только съ того момента, когда у меня родилось сомнѣніе относительно огня. Но я уже въ своемъ рапортѣ имѣлъ честь сказать, что сомнѣнія этого не было до тѣхъ поръ—пока я не вышелъ вторично наверхъ. Быть можетъ въ рапортѣ моемъ, написанномъ вскорѣ послѣ происшествія, ночью, въ крестьянской избѣ, вкрались нѣкоторыя выраженія, которыя можно бы обратить противъ меня самого, но я думаю, что если объясниться, то недоразумѣній этихъ не будетъ. Въ своемъ рапортѣ я писалъ, что послалъ г. Левицкаго смотрѣть есть ли какіе-либо маяки на картѣ. Но неужели эта...

Председатель. Съ постояннымъ огнемъ?

Кремеръ. Есть ли какіе-либо маяки съ постояннымъ огнемъ. Неужели эта заботливость можетъ быть поставлена въ вину и неужели изъ нея можно выводить заключеніе, что я имѣлъ сомнѣніе относительно Аггерскаго маяка, который по счисленію былъ въ правой рукѣ, въ 40 миляхъ? Мнѣ кажется, что я сказалъ ясно, что я не имѣлъ сомнѣнія относительно видѣннаго огня до тѣхъ поръ, пока не вышелъ наверхъ вторично, а до этого момента принималъ его за мореходный. Въ рапортѣ своемъ я прямо говорю, что оставался наверху за тѣмъ, чтобы увидѣть красный или зеленый огонь парохода, слѣдовательно я принялъ видимый огонь за пароходный. Но если бы въ моментъ, когда у меня родилось сомнѣніе, я тотчасъ бы догадался, что это Аггерскій маякъ и что мы близко къ берегу, то мнѣ слѣдовало бы прежде всего привести на лѣвый галсъ. Но я уже имѣлъ честь доказать слѣдственной коммисіи, что курсъ на лѣвый галсъ приближалъ насъ къ берегу, и при существовавшемъ сильномъ теченіи въ ту же сторону, мы, конечно, стали бы на мель раньше, чѣмъ можно приготовить якоря и развести пары. Отдать же четыре якоря съ 11 узловъ хода, въ темную ночь, травя канаты черезъ палубу, наполненную спящею командою, было невозможно, а развести пары ночью, когда подвахтенные спятъ на своихъ койкахъ,

я думаю, нельзя было бы сдѣлать такъ же скоро, какъ днемъ. Конечно, я согласенъ, что днемъ, когда всѣ бодрствуютъ, достаточно одного часа времени, но ночью въ такое короткое время сдѣлать этого невозможно, а необходимо употребить для этого $1^1/_4$ часа, но столько времени мы не могли бы пройти лѣвымъ галсомъ. За тѣмъ осталось бы другое средство: поворотить чрезъ фордевиндъ; но извѣстно, какъ длинныя винтовыя суда при большемъ ходѣ неохотно уклоняются подъ вѣтеръ, даже при всѣхъ усиліяхъ къ тому, и какъ, вслѣдствіе того, велика циркуляція ихъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, поэтому я думаю, что если бы я вздумалъ дѣлать этотъ маневръ, то онъ имѣлъ бы самыя гибельныя послѣдствія: фрегатъ съ увеличеннымъ ходомъ врѣзался бы въ берегъ, причемъ, вѣроятно, мачты слетели бы, фрегатъ переломился бы и мы потеряли бы гораздо больше людей чѣмъ теперь. За тѣмъ причинами нашего несчастія я считаю во 1) необыкновенно сильное теченіе въ этотъ день, которое сдѣлало всѣ наши соображенія относительно курса ошибочными и самый курсъ опаснымъ хотя мы этого не подозрѣвали, а во 2) отсутствіе на ютландскомъ берегу большихъ маяковъ съ сильнымъ освѣщеніемъ, которые бы заблаговременно предостерегали мореплавателей отъ опасности. Статистика крушеній по этому берегу доказываетъ это очевиднымъ образомъ...

Предсѣдатель. Вы сказали, что если бы вы привели на лѣвый галсъ, то вы все-таки разбились бы чрезъ часъ. Чѣмъ вы можете это доказать?

Кремеръ. Это время я опредѣляю приблизительно; но можетъ быть разбились бы и гораздо скорѣй. Предположеніе свое основываю на томъ, что уже имѣлъ честь сказать, т. е. курсъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ приближалъ къ берегу, до котораго оставалось $1^1/_2$ мили.

Послѣ командира предложено было и остальнымъ чинамъ фрегата: лейтенанту Зеленому, штабсъ капитану Хохлову, подпоручику Левицкому и капитанъ-лейтенанту Ермолаеву объяснить обстоятельства дѣла.

Вахтенный лейтенантъ Зеленой, на предложенный предсѣдателемъ вопросъ объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ крушеніе, объ-

яснилъ: «Въ ночь съ 12 на 13 сентября я вступилъ на вахту съ полночи; предварительно зашелъ въ адмиральскую каюту посмотрѣть на карту, на которой увидѣлъ, что мы идемъ на видъ Хансгольмскаго маяка, до котораго, по счисленію, остается около 70 миль, слѣдовательно мы должны были увидѣть его или съ разсвѣтомъ, или незадолго до разсвѣта. Выйдя наверхъ я смѣнилъ лейтенанта барона Икскуля, стоявшаго до полночи; вмѣстѣ со мной вышли на вахту: мичманъ Остелецкій—на бакъ, подпоручикъ Левицкій—по штурманской части, гардемаринъ Вонлярлярскій, юнкеръ Каландсъ на шканцы и первая вахта матросъ. Курсъ по компасу былъ ONO, вѣтеръ NWtW, ходу отъ 10 до 11 узловъ, паруса: фокъ и гротъ, марсели въ 2 рифа, брамсели, кливеръ и форъ-стеньги-стаксель; погода пасмурная, по временамъ шквалы съ дождемъ. Капитанъ былъ на верху. Въ 1-мъ часу выходилъ старшій штурманъ и сказалъ, что адмиралъ приказалъ бросить дипъ-лотъ въ 4 часа, но капитанъ приказалъ обнести лотъ раньше. Въ два часа нашелъ довольно сильный шквалъ съ дождемъ; капитанъ, который былъ наверху, приказалъ убрать брамсели; во время уборки крюйсъ-брамсель разорвало и капитанъ приказалъ его перемѣнить. Я спустилъ брамъ-рею и во время, когда привязывали уже новый брамсель, капитанъ ушелъ внизъ и, уходя, приказалъ давать ему знать о всякомъ огнѣ и вообще о всякой перемѣнѣ, могущей произойти въ чемъ-либо наверху. Немного погодя послѣ ухода капитана, закричали съ бака, что видѣнъ огонь съ лѣвой стороны; въ тотъ моментъ я огня не видѣлъ, но вслѣдъ за тѣмъ сперва прибѣжалъ боцманъ Безсоновъ доложить объ огнѣ и потомъ мичманъ Остелецкій—удостовѣриться, вижу ли я огонь. Въ это время я разсмотрѣлъ уже огонь съ лѣвой стороны, румба на 2 отъ курса; я тотчасъ же послалъ гардемарина Вонлярлярскаго доложить капитану объ увидѣнномъ огнѣ, и когда прибѣгалъ мичманъ Остелецкій, то капитанъ, выйдя наверхъ, также какъ и я, предполагалъ, что это огонь пароходный, но послалъ подпоручика Левицкаго посмотрѣть на карту, нѣтъ ли на нашемъ пути какого-либо постояннаго маяка. Въ то время мы нисколько не сомнѣвались, что это огонь

судовой и нѣкоторымъ даже казалось, что видны другіе отличительные огни. Подпоручикъ Левицкій, возвратясь, сказалъ, что постоянныхъ маяковъ на нашемъ пути нѣтъ; послѣ этого капитанъ спустился внизъ, а мнѣ приказалъ привести на 2 румба, не трогая брасовъ; только что успѣли привести, капитанъ вышелъ наверхъ и спросилъ, какъ видѣнъ огонь, на что я ему сказалъ, что огонь медленно приближается и огней другаго цвѣта не видать. Тогда капитанъ приказалъ привести еще на 1 румбъ и убрать фокъ и гротъ; вѣтеръ былъ свѣжъ и я, не надѣясь убрать фокъ и гротъ вмѣстѣ довольно скоро, послалъ всю команду на грота-гитовы; гротъ былъ скоро убранъ; я послалъ всѣхъ на фока-гитовы и только что скомандовалъ «фокъ на гитовы», гитовы начали подтягивать, капитанъ закричалъ: «право на бортъ» и въ тотъ же моментъ фрегатъ ударился. Тогда капитанъ приказалъ марса-фалы и шкоты отдать, но въ то время удары фрегата о дно слѣдовали одинъ за другимъ все чаще и чаще, сильнѣе и сильнѣе и капитанъ приказалъ: «свистать всѣхъ наверхъ гребныя суда спускать». Съ того момента, какъ увидѣли огонь и до перваго удара я принималъ огонь за судовой, такъ какъ въ этомъ мѣстѣ можно было ожидать встрѣчи судовъ; времени съ момента какъ увидѣли огонь и до перваго удара прошло не болѣе 10 минутъ или самое большое—12.

Предсѣдатель. Имѣли ли вы часовыхъ на салингѣ?

Зеленой. Нѣтъ, не имѣлъ, такъ какъ не ожидалъ увидѣть въ это время никакихъ маяковъ. Было 4 часовыхъ на бакѣ и 2 сигнальщика на мостикѣ; кромѣ того, во время шквала были поставлены еще два провинившіеся смотрѣть впередъ, такъ что всего было 6 часовыхъ на бакѣ.

Контръ-адмиралъ баронъ Таубе (*членъ суда*). Когда вы увидѣли огонь, то брамъ-рея уже была спущена и привязывали новый брамсель?

Зеленой. Въ это время брамъ-рея уже почти была готова и потомъ даже были посланы люди на брамъ-фалъ; но когда начали убирать гротъ, то я всѣхъ людей съ брамъ-фала послалъ на грота-гитовы и брамъ-рея осталась неподнятою.

Вице-адмиралъ Бутаковъ (*членъ суда*). Гротъ полный стоялъ?

Зеленой. Полный.

Бутаковъ. На сколько были обрасоплены реи?

Зеленой. Немного на лѣвый галсъ, но не прямо; когда привели на 3 румба, тогда только паруса стали заполаскивать.

Предсѣдатель къ г. Хохлову. Какъ вы стояли на вахтѣ: чередовались ли съ прочими штурманами, или должны были выходить наверхъ при всевозможныхъ обстоятельствахъ во время перехода?

Старшій штурманскій офицеръ Хохловъ. Нѣтъ, на вахтѣ стояли младшіе штурмана, а я наблюдалъ вообще за всѣмъ, по части кораблевожденія относящимся; въ это время на вахтѣ былъ младшій помощникъ.

Предсѣдатель. Разскажите обстоятельства дѣла.

Хохловъ. Въ полдень, 11 сентября, опредѣливъ свое мѣсто по наблюденіямъ, мы продолжали плаваніе по R NOtN до полдня 12 сентября и сдѣлали $143^1/_4$ мили. Въ этотъ день погода была пасмурная и не позволила опредѣлить свое мѣсто астрономическими наблюденіями; послѣ полдня шли тѣмъ же курсомъ NOtN (NNO) по компасу до 8 часовъ вечера. Незадолго до этого времени я былъ потребованъ къ адмиралу въ каюту и получилъ приказаніе назначить на картѣ мѣсто въ 8 часовъ вечера; исполнивъ приказаніе, я провелъ отъ него румбъ NO 54° 40′ (истинный), касательный къ кругу освѣщенія Хансгольмскаго маяка. Этотъ курсъ проходилъ въ 24 миляхъ отъ маяка и былъ совершенно безопасенъ. Хотя я былъ вполнѣ увѣренъ въ своемъ счисленіи, но, желая еще болѣе обезпечить себя отъ ближайшаго берега и вполнѣ соглашаясь съ мнѣніемъ адмирала, рѣшился допустить 30 миль теченія къ О-у прямо къ берегу, и уже отъ этой точки провелъ новый курсъ NO 54° 40′, который проходилъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ въ $7 \, ^1/_2$ миляхъ отъ маяка Хансгольменъ. Этимъ предполагаемымъ курсомъ мы не хотѣли проходить маякъ, а шли въ кругъ его освѣщенія и должны были увидать огонь маяка гораздо ранѣе, чѣмъ подойти къ его меридіану; я предполагалъ увидать огонь маяка не ранѣе $3^1/_2$ часовъ

утра, а между тѣмъ въ $^1/_2$ 3 часа мы почувствовали ударъ и фрегатъ сталъ на мель.

Предсѣдатель. Разскажите объ обстоятельствахъ до удара.

Хохловъ. Около $^1/_4$3 часа мнѣ дано было знать объ открывшемся огнѣ; я немедленно вышелъ на верхъ и, разсмотрѣвъ его, принялъ за судовой. Огонь былъ очень малый и горѣлъ весьма тускло, такъ что невозможно было принять его за маячный. Разсмотрѣвъ хорошо этотъ огонь, я былъ убѣжденъ и нисколько не сомнѣвался, что открывшійся огонь принадлежалъ какому-либо судну и съ этими мыслями спустился внизъ, гдѣ и находился до момента удара.

Предсѣдатель. Вы предлагали измѣнить курсъ на 1 румбъ?

Хохловъ. Получивъ приказаніе отъ адмирала провести отъ 8 часовъ вечерняго пункта новый курсъ на 3 румба лѣвѣе стараго, я сказалъ, что не лучше ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ, имѣя мысль пройти этимъ курсомъ до параллели маяка Хансгольменъ и оттуда уже спускаться въ Скагерракъ, но, встрѣтилъ возраженія адмирала, который замѣтилъ, что, измѣнивъ его такимъ образомъ, мы не войдемъ въ круги ни Линдеснескаго ни Хансгольмскаго маяка и будемъ въ неизвѣстности относительно своего мѣста. Вслѣдствіе этого, я принялъ уже другой разсчетъ и остановился на избранномъ курсѣ, согласно съ мнѣніемъ адмирала, перемѣнилъ курсъ на 3 румба влѣво; но желая обезпечить себя отъ берега, я изъ предосторожности положилъ 30 миль на дѣйствіе теченія, которое по какому-либо случаю могло подать насъ къ берегу; а какъ направленіе ютландскаго берега простирается почти по меридіану, то я положилъ 30 миль прямо на О, тѣмъ болѣе, что при этомъ предположеніи мѣсто фрегата было ближе къ берегу, чѣмъ по всякому другому румбу.

Членъ суда вице-адмиралъ Бутаковъ. Когда вы увидѣли огонь, вамъ не пришло въ голову, что это можетъ быть маякъ?

Хохловъ. Я никакъ не могъ предполагать, чтобы это былъ огонь маяка, потому что погрѣшность, которая впослѣдствіи

оказалась въ счисленіи, была слишкомъ велика; я скорѣе всего могъ полагать, что это огонь судовой, такъ какъ курсъ по счисленію велъ насъ по фарватеру, гдѣ мы должны были ожидать большаго количества судовъ, слѣдовательно можно было скорѣе думать, что мы встрѣтимъ какое-нибудь судно, потому что днемъ мы видѣли много судовъ, которыя шли противоположнымъ курсомъ; притомъ же увидѣнный нами огонь былъ весьма тусклый, поэтому мы и приняли его за судовой. Коммерческія суда часто ходятъ безъ всякаго огня и только подходя на весьма близкое разстояніе къ встрѣчающемуся судну показываютъ огонь. На этихъ основаніяхъ я и полагалъ, что увидѣнный нами огонь былъ судовой, а никакъ не маячный.

Предсѣдатель. Еслибъ это и дѣйствительно былъ судовой огонь, то почему вы не остались наверху выждать пока объяснится какой это былъ огонь?

Хохловъ. Я не обязанъ былъ оставаться наверху при встрѣчѣ судовъ, такъ какъ это есть обязанность вахтеннаго начальника. Еслибъ мнѣ оставаться наверху при встрѣчѣ съ каждымъ судномъ, то пришлось бы цѣлую ночь не сходить внизъ.

Членъ суда контръ-адмиралъ баронъ Таубе. Въ лоціи сказано, что теченіе въ этой части Нѣмецкаго моря повинуется вѣтрамъ, и такъ какъ вѣтеръ былъ NWtW, то почему вы положили теченіе на O, а не SO по траверзу?

Хохловъ. Такъ какъ вѣтеръ дулъ по компасу NWtW, а истинный будетъ WNW$^1/_2$W, то я причисляю этотъ вѣтеръ къ западнымъ, а не къ сѣверо-западнымъ вѣтрамъ. Въ лоціи Нѣмецкаго моря сказано, что при западныхъ вѣтрахъ теченіе идетъ къ O, и вообще повинуется дѣйствію вѣтра, а мы, имѣя WNW, должны были взять предосторожность на основаніи вышесказаннаго по румбу O.

Членъ суда вице адмиралъ Дюгамель. Вы говорите, что встрѣтили большое число судовъ?

Хохловъ. Да; по утру мы встрѣтили до 20 судовъ.

Дюгамель. Какія это были суда: парусныя или паровыя?

Хохловъ. Были парусныя и паровыя; впрочемъ, паровыхъ было очень мало, но больше парусныя.

Членъ суда контръ-адмиралъ Перелешинъ. Послѣ 8 часовъ вечера вы не встрѣчали судовъ?

Хохловъ. Нѣтъ.

Младшій штурманскій офицеръ подпоручикъ Левицкій, на вопросы предсѣдателя объ обстоятельствахъ дѣла объяснилъ то же, что уже было разсказано предъидущими лицами, съ добавленіемъ относительно отданнаго ему приказанія посмотрѣть по картѣ, нѣтъ ли на пути фрегата какого-либо постояннаго огня. Открывшійся огонь принялъ за судовой; въ вѣрности курса, который шелъ въ 40 миляхъ отъ ютландскаго берега, нисколько не сомнѣвался; очутиться у маяка «Аггеръ» было на столько невѣроятно, что не приходило и въ голову, а потому и сообщилъ капитану только о Хансгольскомъ маякѣ и двухъ шведскихъ.

За тѣмъ были введены свидѣтели капитанъ-лейтенантъ **Ермолаевъ**, лейтенатъ **Остелецкій**, боцманъ **Безсоновъ** и одиннадцать человѣкъ матросовъ. По удостовѣреніи личности свидѣтелей и по спросѣ о ихъ лѣтахъ *(причемъ одинъ изъ матросовъ отвѣтилъ, что не помнитъ сколько ему лѣтъ)*, должностяхъ на коихъ они состояли во время крушенія фрегата, и о томъ не имѣютъ ли какихъ-либо отношеній къ причастнымъ къ дѣлу лицамъ, предсѣдатель предложилъ прокурору дать заключеніе относительно спроса свидѣтелей подъ присягою.

Прокуроръ. Нѣкоторые изъ свидѣтелей были спрошены подъ присягою на предварительномъ слѣдствіи, поэтому я полагаю, что ихъ не слѣдуетъ вторично приводить къ присягѣ, а допросить подъ напоминаніемъ прежде данной. Что же касается до прочихъ свидѣтелей, то такъ какъ въ виду суда не имѣется отводовъ ихъ отъ присяги, то я полагалъ бы привести къ присягѣ всѣхъ. Подъ присягой на предварительномъ слѣдствіи спрошены боцманъ Безсоновъ и матросъ Анцъ Пелау.

Предсѣдатель. Гг. причасные къ дѣлу! не имѣете ли что возразить противъ спроса свидѣтелей подъ присягою?

На этотъ вопросъ полученъ отрицательный отвѣтъ. За тѣмъ,

согласно заключенію прокурора, всѣ свидѣтели, кромѣ упомянутыхъ двухъ, были приведены къ присягѣ, по окончаніи которой они были удалены въ другую комнату, за исключеніемъ капитанъ-лейтенанта Ермолаева, съ котораго и начался допросъ свидѣтелей.

Предсѣдатель къ г. Ермолаеву. Данная вами присяга обязываетъ васъ подъ страхомъ отвѣта передъ Богомъ и совѣстью говорить истинную правду и только одну правду, ничего не прибавляя и не убавляя изъ того, что вамъ извѣстно. Я съ своей стороны, напоминаю вамъ, что за ложное показаніе подъ присягою виновный наказывается по закону весьма строго, а именно, ссылкою въ Сибирь; если же, вслѣдствіе ложнаго показанія подъ присягою невинный понесетъ уголовное наказаніе, то лжесвидѣтель подвергается ссылкѣ въ каторжную работу.

Старшій офицеръ фрегата капитанъ-лейтенантъ **Ермолаевъ**. Я выскочилъ наверхъ вмѣстѣ съ другими тогда, когда фрегатъ уже било о грунтъ, паруса были взяты на гитовы, реи обрасоплены, фрегатъ немного накренило на правый бортъ; съ правой стороны былъ видѣнъ огонь, какъ я послѣ узналъ, аггерскаго маяка. Я получилъ приказаніе спускать гребныя суда, но не прошло и 5 минутъ, такъ что еще не успѣли вынести на верхъ штагъ-горнаки и перевей топенанты, какъ было получено другое приказаніе—рубить мачты. Тогда, спустивъ людей съ марсовъ внизъ, я приказалъ рубить талрепа вантъ лѣваго борта и снасти у кнехтовъ, чтобы въ раскинутыя бухты по палубѣ не попалъ кто-нибудь изъ бывшихъ наверху.

Первая полетѣла гротъ-мачта, потомъ фокъ-мачта; бизань-мачта была оставлена, однако крюйсъ-стеньга, переломившись у эзельгофта, полетѣла въ море вмѣстѣ съ реями. За тѣмъ мнѣ приказали приготовить баржу съ мичманомъ Остелецкимъ для отправленія на берегъ. Условившись съ нимъ флагами на случай если баржу зальетъ, она была отправлена; но какъ только прошла первый бурунъ ее залило и выбросило на берегъ съ лопнувшимъ концомъ. Потомъ мнѣ было приказано выбрасывать орудія лѣваго борта и ядра, затѣмъ приказано приготовить правый канатъ, потому что лѣвая цѣпь лопнула...

Председатель. Приказаніе отдать лѣвый якорь было отдано при васъ?

Ермолаевъ. Нѣтъ, не при мнѣ.

Председатель. Когда вы уѣхали съ фрегата?

Ермолаевъ. Я послѣдній уѣхалъ. Мнѣ было поручено, по изготовленіи плотовъ, отправить на берегъ провизію, карты, инструменты, шканечный журналъ, лазаретныя вещи и проч., потомъ послѣдовала отправка команды, которая также была поручена мнѣ. Такимъ образомъ я оставилъ фрегатъ послѣднимъ, вмѣстѣ съ адмираломъ, капитаномъ и двумя боцманами.

Председатель. Насчетъ перемѣны курса въ 8 часовъ вечера вамъ было извѣстно?

Ермолаевъ. Я слышалъ объ этомъ, когда, въ 8 ч. вечера, 12 сентября, отрапортовалъ командиру о благополучіи фрегата. Я слышалъ, какъ командиръ отдалъ приказаніе вахтенному начальнику спуститься на 3 румба и послѣ бросить лагъ...

Председатель. Когда вы вышли наверхъ послѣ удара, вы видѣли огонь?

Ермолаевъ. Да видалъ съ правой стороны.

Одинъ изъ членовъ суда. Вы ясно его видѣли?

Ермолаевъ. Видѣлъ довольно ясно; но вслѣдъ за тѣмъ какъ выбѣжалъ наверхъ, я получалъ разныя приказанія, поэтому не имѣлъ времени долго разсматривать.

Приглашенъ свидѣтель лейтенатъ **Остелецкій.**

Председатель. Вы должны показывать совершенную правду, подъ страхомъ за неправильное показаніе. Не угодно ли вамъ отвѣтить, что было съ вами, когда вы, стоя на бакѣ, увидѣли огонь?

Остелецкій. Когда я увидѣлъ огонь съ лѣвой стороны румба на $2^1/_2$ отъ насъ, я закричалъ: «видѣнъ огонь съ лѣвой стороны».

Председатель. Вы въ бинокль увидѣли огонь?

Остелецкій. Да, въ бинокль. Я показалъ сначала на огонь Безсонову, потомъ закричалъ на шканцы, что видѣнъ огонь и сію секунду послалъ боцмана сказать вахтенному начальнику,

и когда боцманъ воротился, то я самъ побѣжалъ на шканцы, чтобы точнѣе удостовѣриться, дѣйствительно ли вахтенный начальникъ уже видитъ огонь. Когда я бѣжалъ по шканцамъ, то видѣлъ съ навѣтренной стороны крюйсъ-брамъ-рею, къ которой привязывали уже новый брамсель и слышалъ слова вахтеннаго начальника, который посылалъ дать знать капитану объ огнѣ, а когда я уходилъ съ мостика, капитанъ уже былъ наверху. За тѣмъ, когда я прибѣжалъ на бакъ, то я видѣлъ огонь уже подъ носомъ фрегата и тотчасъ же скомандовали на грота-гитовы и гордени. Гротъ убирали 120 человѣкъ; послѣ этого тотчасъ же скомандовали на фока-гитовы и гордени и не успѣли подтянуть ихъ и до половины, какъ былъ первый ударъ и фокъ былъ убранъ уже во время крушенія.

Предсѣдатель. Насчетъ перемѣны курса въ 8 час. вечера вамъ было извѣстно?

Остелецкій. Да, мнѣ было извѣстно, что перемѣнили курсъ, но никакихъ подробностей объ этомъ я не зналъ.

Предсѣдатель. Въ которомъ часу вы увидѣли огонь?

Остелецкій. Точно опредѣлить времени не могу, но полагаю, что между 4 и 5 склянками; думаю, что около 2 часовъ, когда нашелъ шквалъ и убирали брамсели, причемъ крюйсъ-брамсель разорвало такъ, что надо было его перемѣнить. Для этого надо было закрѣпить его, спустить назадъ реи и достать новый брамсель, за которымъ надо было сойти въ парусную каюту. Послѣ, когда я бѣжалъ, чтобы доложить объ огнѣ, новый брамсель уже привязывали; поэтому я полагаю, что между моментомъ, когда былъ усмотрѣнъ огонь и первымъ ударомъ прошло не болѣе 12 минутъ и самое большое—15.

Предсѣдатель обратился къ участвующимъ въ дѣлѣ съ вопросомъ: не желаютъ ли они спросить свидѣтеля.

Лейтен. Зеленой. На бакѣ колоколъ былъ?

Остелецкій. Нѣтъ, колокола не было, потому что былъ привязанъ фокъ-стаксель, лееръ котораго проходилъ между штагами.

Предсѣдатель. Гдѣ же именно былъ колоколъ?

Остелецкій. Онъ былъ въ батарейной палубѣ.

Предсѣдатель. А оттуда слышенъ колоколъ на бакѣ?

Остелецкій. Только по временамъ, но не всегда, потому что колоколъ былъ разбитъ и плохо звонилъ; баковые же унтеръ-офицеры, находясь каждый на своемъ шкафутѣ, могли слышать колоколъ и передавали для смѣны часовыхъ.

Предсѣдатель. Такъ что обыкновенно передавали со шканецъ когда били склянки?

Остелецкій. Да, со шканецъ.

Предсѣдатель. А часовые чрезъ сколько времени смѣнялись?

Остелецкій. Чрезъ часъ.

Предсѣдатель. Огонь, который вы увидѣли, за что вы его приняли?

Остелецкій. Сперва онъ мнѣ показался зеленымъ огнемъ, а потомъ, всмотрѣвшись, оставалось впечатлѣніе какого-то тусклаго огня, поэтому я думалъ, что это огонь какого-нибудь купеческаго судна, выставленный съ кормы, какъ это дѣлаютъ купеческія суда, когда увидятъ, что ихъ обгоняетъ другое судно.

Предсѣдатель. Сказать вахтенному начальнику объ увидѣнномъ огнѣ вы кого посылали: сигнальщика?

Остелецкій. Нѣтъ, я сигнальщика не посылалъ; я послалъ боцмана, а потомъ пошелъ самъ, такъ какъ я обязанъ былъ дать знать объ огнѣ; и чтобы увѣриться передано ли это извѣстіе вахтенному начальнику, я побѣжалъ узнать объ этомъ самъ.

Введенъ свидѣтель боцманъ **Безсоновъ**.

Предсѣдатель. Ты присягнулъ по этому дѣлу, поэтому ты долженъ показать сущую правду, ничего не прибавляя, ничего не убавляя. Кто тебѣ сказалъ, что видѣнъ огонь?

Свидѣтель. Г. Остелецкій.

Предсѣдатель. Ты самъ посмотрѣлъ на огонь?

Свидѣтель. Да, посмотрѣлъ, а потомъ меня послали сказать вахтенному начальнику.

Предсѣдатель. Какъ тебѣ показался огонь?

Свидѣтель. Немного лѣвѣе.

Предсѣдатель. Ты думалъ, что это судовой огонь?

Свидѣтель. Да, я думалъ, что это судовой.

Председатель. Сколько времени прошло, какъ ты сбѣгалъ къ вахтенному начальнику и до перваго удара?

Свидѣтель. Я не могу припомнить; я очень скоро сбѣгалъ. Когда сказалъ начальнику, то сейчасъ же пришелъ г. Остелецкій.

Председатель. Нѣтъ, я разумѣю не то. Сколько времени прошло отъ того, какъ увидѣли огонь и до того, когда былъ первый ударъ?

Свидѣтель. Немного меньше полчаса... навѣрно не могу сказать прошло ли больше или меньше.

Председатель. Часовой, который смотрѣлъ на бакѣ, былъ у тебя подъ командой?

Свидѣтель. Да; на палубѣ всегда подъ моей командой.

Председатель. Слышенъ ли былъ на бакѣ колоколъ?

Свидѣтель. Нѣтъ, не слышенъ; у насъ колоколъ разбитъ.

Председатель. Такъ что склянки кричали снизу?

Свидѣтель. Кричали, когда склянки били.

Председатель. Ты не слыхалъ, когда било четыре склянки?

Свидѣтель. Нѣтъ, не слыхалъ.

Председатель. Почему ты думаешь, что прошло полчаса?

Свидѣтель. Когда смѣнялись на часы, въ то время былъ видѣнъ огонь... Прошло ли больше или меньше полчаса—этого я не могу знать.

Введенъ новый свидѣтель Анцъ Пеллау, которому председатель предварительно напомнилъ о святости присяги, точно также, какъ и всѣмъ другимъ свидѣтелямъ.

Председатель. Ты кто такой?

Свидѣтель. Сигнальщикъ.

Председатель. Гдѣ ты стоялъ въ то время, какъ былъ видѣнъ огонь?

Свидѣтель. На заднемъ мостикѣ.

Председатель. Что же ты видѣлъ? Какъ тебѣ показался огонь?

Свидѣтель. Показался огонь маленькимъ, низенькимъ.

Председатель. Что же, ты далъ кому-нибудь знать объ огнѣ?

Свидѣтель. Нѣтъ, я никому не сказалъ; на мостикѣ было два сигнальщика и другой сказалъ раньше меня.

Председатель. Много ли времени прошло отъ того, какъ ты видѣлъ огонь до удара?

Свидѣтель. Я не помню очень хорошо... такъ, съ полчаса.

Предсѣдатель. Отчего ты думаешь, что прошло полчаса?

Свидѣтель. Оттого, что 4 склянки пробило; я не запомню пробило ли 5 склянокъ, или нѣтъ.

Ратьковъ-Рожновъ (членъ суда). Почему ты знаешь, что 4 склянки пробило когда увидали огонь?

Свидѣтель. Каждую склянку кричатъ: 4 склянки било.

Губчицъ (членъ суда). Въ то время былъ шквалъ?

Свидѣтель. Да, былъ.

Введенъ свидѣтель **Коротковъ.**

Предсѣдатель. Гдѣ ты находился, когда увидалъ огонь?

Свидѣтель. На переднемъ мостикѣ, съ лѣвой стороны.

Предсѣдатель. Кто тебѣ сказалъ, что видѣнъ огонь?

Свидѣтель. Г. Остелецкій пришелъ и сказалъ, что видѣнъ огонь.

Предсѣдатель. Что же ты ясно его видѣлъ?

Свидѣтель. Неясно.

Предсѣдатель. Какъ ты полагаешь, сколько времени прошло, какъ ты увидѣлъ огонь до удара?

Свидѣтель. Съ полчаса прошло, минутъ не могу помнить.

Бутаковъ (членъ суда). Когда увидѣлъ огонь?

Свидѣтель. Въ 2 часа, 4 склянки пробило.

Бутаковъ. Сколько тебѣ склянокъ слѣдовало стоять?

Свидѣтель. До 5 склянокъ.

Введенъ свидѣтель **Душегубовъ.**

Предсѣдатель. Гдѣ ты стоялъ, когда видѣнъ былъ огонь?

Свидѣтель. На рулѣ.

Предсѣдатель. Отъ кого ты узналъ, что видѣнъ огонь?

Свидѣтель. Вахтенный офицеръ сказалъ.

Предсѣдатель. Могъ ли ты съ руля самъ видѣть огонь?

Свидѣтель. Никакъ нѣтъ, только разсказъ былъ, что видѣнъ огонь, приходили сказывать.

Предсѣдатель. Что же, скоро послѣ этого ударился фрегатъ?

Свидѣтель. Нѣтъ, нѣсколько времени спустя.

Баронъ Таубе (членъ суда). Когда тебѣ было приказано положить право на бортъ?

Свидѣтель. До того, какъ былъ ударъ.

Баронъ Таубе. Сколько времени шло съ того, какъ ты узналъ, что видѣнъ огонь и до удара?

Свидѣтель. Не могу знать, запамятовалъ; только послѣ какъ 4 склянки пробило.

Предсѣдатель. Предъ тѣмъ, когда фрегатъ ударился, ты ничего не чувствовалъ на рулѣ?

Свидѣтель. Нѣтъ, руль свободно ходилъ.

Введенъ свидѣтель **Назаровъ.**

Предсѣдатель. Какую должность занималъ?

Свидѣтель. Лотоваго.

Предсѣдатель. Когда бросили лотъ?

Свидѣтель. Я не помню времени.

Предсѣдатель. Фрегатъ уже стоялъ на мели, когда бросили лотъ?

Свидѣтель. Да, на мели.

Предсѣдатель. А насчетъ огня отъ кого ты узналъ?

Свидѣтель. Я не былъ на вахтѣ.

Предсѣдатель. Когда вышелъ наверхъ?

Свидѣтель. Когда ударился фрегатъ.

Введенъ свидѣтель **Захаровъ.**

Предсѣдатель. Ты гдѣ стоялъ на часахъ.

Свидѣтель. Съ лѣвой стороны.

Предсѣдатель. Куда ты смотрѣлъ?

Свидѣтель. Смотрѣлъ впередъ.

Предсѣдатель. Что же, ты видѣлъ огонь?

Свидѣтель. Видѣлъ.

Предсѣдатель. Какъ же онъ тебѣ показался?

Свидѣтель. Неясно.

Предсѣдатель. Долго прошло до удара отъ того времени какъ ты увидалъ огонь?

Свидѣтель. Не могу знать, не запомню.

Предсѣдатель. Склянку или меньше?

Свидѣтель. Меньше.

Предсѣдатель. Когда поступилъ на вахту?

Свидѣтель. Съ перваго часа.

Предсѣдатель. Долго ли стоялъ часовымъ?

Свидѣтель. Я стоялъ съ 3-й склянки.

Введенъ свидѣтель Мартьяновъ.

Предсѣдатель. Гдѣ ты находился передъ крушеніемъ?

Свидѣтель. На бакѣ.

Предсѣдатель. На которой сторонѣ?

Свидѣтель. На лѣвой.

Предсѣдатель. Что же, ты самъ увидѣлъ огонь или кто сказалъ?

Свидѣтель. Сказалъ г. Остелецкій.

Предсѣдатель. Какъ тебѣ казалось, сколько времени прошло до удара?

Свидѣтель. Не могу сказать.

Предсѣдатель. $^1/_4$ часа или больше?

Свидѣтель. $^1/_4$ часа, не больше.

Предсѣдатель. Ты видѣлъ, какъ г. Остелецкій пошелъ сказать объ огнѣ?

Свидѣтель. Нѣтъ, не видалъ.

Введенъ свидѣтель *Боровиковъ.*

Предсѣдатель. Гдѣ ты стоялъ?

Свидѣтель. На бакѣ.

Предсѣдатель. Съ какой стороны?

Свидѣтель. Съ лѣвой.

Предсѣдатель. Когда увидѣлъ огонь?

Свидѣтель. 4 склянки пробило, на пятой.

Предсѣдатель. Сейчасъ послѣ 4 склянокъ? Развѣ ты слышалъ, когда пробило 4 склянки?

Свидѣтель. Не могу знать.

Предсѣдатель. Скажи, сколько времени прошло до удара?

Свидѣтель. Съ полчаса.

Введенъ свидѣтель *Ризниковъ.*

Предсѣдатель. Ты былъ часовымъ?

Свидѣтель. Часовымъ.

Предсѣдатель. Гдѣ стоялъ?

Свидѣтель. На бакѣ съ правой стороны.

Предсѣдатель. Огня ты не могъ видѣть?

Свидѣтель. Видѣлъ, г. Остелецкій мнѣ сказалъ.

Предсѣдатель. Много ли прошло времени до удара?

Свидѣтель. Запамятовалъ.

Предсѣдатель. Ты показалъ въ Кронштадтѣ полчаса или четверть часа?

Свидѣтель. Полсклянки.

Введенъ свидѣтель *Сидоровъ.*

Предсѣдатель. Ты гдѣ находился?

Свидѣтель. На бакѣ, на часахъ.

Предсѣдатель. Самъ увидѣлъ огонь, или тебѣ его показали?

Свидѣтель. Показали.

Предсѣдатель. Долго ли прошло до того, какъ фрегатъ ударился? $^1/_4$ часа или нѣтъ?

Свидѣтель. Не помню.

Предсѣдатель. Ты сколько показалъ въ Кронштадтѣ?

Свидѣтель. Тоже не помню.

Введенъ свидѣтель *Васильевъ.*

Предсѣдатель. Гдѣ ты находился, когда увидѣлъ огонь?

Свидѣтель. На бакѣ, на правой сторонѣ.

Предсѣдатель. Самъ увидѣлъ огонь, или тебѣ показали его?

Свидѣтель. Г. Остелецкій показалъ.

Предсѣдатель. Какъ тебѣ показался огонь: маячнымъ или судовымъ?

Свидѣтель. Мнѣ онъ показался судовымъ.

Введенъ свидѣтель *Тихановъ.*

Предсѣдатель. Гдѣ стоялъ?

Свидѣтель. На часахъ.

Предсѣдатель. До удара сколько времени видѣнъ былъ огонь?

Свидѣтель. Не знаю.

Контръ-Адмиралъ Горковенко (*членъ суда*). Когда послѣдовалъ ударъ?

Свидѣтель. Послѣ 5-й склянки.

Послѣ допроса каждаго свидѣтеля предсѣдатель обращался къ участвующимъ, не желаютъ ли они сдѣлать какихъ-либо вопросовъ свидѣтелямъ, но тѣ ничего не желали спрашивать.

За тѣмъ были прочитаны показанія отсутствовавшихъ свидѣтелей. Судебное слѣдствіе окончено было въ 4 часа.

Предсѣдатель. Судебное слѣдствіе кончено.

На основаніи Высочайше одобренныхъ временныхъ правилъ о порядкѣ примѣненія военно-морскаго судебнаго устава къ производству дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ § 12, «по заключеніи судебнаго слѣдствія, предсѣдатель въ краткой рѣчи излагаетъ: представляется ли, по обстоятельствамъ, выяснившимся на судѣ, основаніе къ обвиненію кого-либо, и если представляется, то кого и въ чемъ именно?»

Изъ произведеннаго слѣдствія видно, что измѣненный 12 сентября, въ 8 часовъ вечера, при вѣтрѣ NWtW курсъ отъ NOtN къ ONO, по совѣщаніи къ капитаномъ и старшимъ штурманомъ, окончательно былъ опредѣленъ вице-адмираломъ генералъ-адъютантомъ Посьетомъ. Командиръ фрегата, флигель-адъютантъ Кремеръ, участвуя въ рѣшеніи этого вопроса, не имѣлъ ничего возразить противъ курса и потому несетъ въ ономъ равную отвѣтственность съ адмираломъ. Старшій штурманъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ, предложилъ приспуститься на одинъ румбъ, идти по этому курсу на параллель Хансгольмскаго маяка и потомъ уже спуститься въ Скагерракъ. Это предложеніе, по тогдашнимъ соображеніямъ, казалось адмиралу безполезнымъ. Это распоряженіе—перемѣнить курсъ, не зная навѣрное своего мѣста, не дошедъ до 30-саженной глубины, должно быть разсмотрѣно судомъ, на сколько оно имѣло своимъ слѣдствіемъ гибель фрегата. Если судъ признаетъ, что перемѣна курса была въ этотъ разъ причиною гибели фрегата, то въ дѣйствіяхъ адмирала и капитана судъ долженъ разсмотрѣть на сколько они правильны и осторожны. При этомъ останавливаюсь на томъ, что курсъ перемѣненъ былъ 32 часа спустя послѣ обсерваціи и что въ продолженіе 38 часовъ лотъ брошенъ былъ только одинъ разъ—12 сентября въ полдень. Это послѣднее обстоятельство даетъ суду поводъ предполагать, что адмиралъ и капитанъ дѣйствовали при прежнемъ курсѣ неосторожно.

Идя этимъ курсомъ, при огромной парусности, марсели въ 2 рифа, гротъ, фокъ, кливеръ и форъ-стеньги-стаксель, имѣя хода 10 узловъ, увидѣли въ 2 часа ночи съ фрегата на лѣвой сторонѣ огонь; объ этомъ дали знать капитану, который вышелъ

*

тотчасъ наверхъ и, всмотрѣвшись въ огонь, послалъ вахтеннаго штурмана, подпоручика Левицкаго, посмотрѣть на карту: нѣть ли на ихъ пути маяка съ постояннымъ огнемъ. Получивъ въ отвѣтъ, что таковаго нѣтъ, приказалъ привести на два румба, на самый огонь и потомъ уже пошелъ самъ посмотрѣть на картѣ: какой они могли видѣть маякъ. Не найдя ни одного, кромѣ Аггера, капитанъ приказалъ привести еще на румбъ, а вмѣстѣ съ симъ взять гротъ и фокъ на гитовы. Въ то время, когда убирали фокъ, показалась съ правой стороны черная полоса; онъ скомандовалъ право на бортъ—фрегатъ покатился влѣво, какъ внезапно послѣдовалъ первый ударъ.

На сколько правильны были дѣйствія командира съ того времени, когда увидѣли сомнительный огонь долженъ рѣшить судъ. Если судъ признаетъ, что онъ не принялъ энергическихъ мѣръ приведеніемъ въ бейдевиндъ, а вмѣсто того привелъ сначала на 2 румба, а потомъ на 1, то судъ имѣетъ поводъ признать его виновнымъ въ ненадлежащей распорядительности и неупотребленіи тѣхъ мѣръ, которыя въ этомъ опасномъ положеніи были въ его рукахъ.

Старшій штурманъ, исполнивъ при перемѣнѣ курса свой долгъ: предложивъ съ большою осторожностью спуститься въ Скагерракъ, будучи увѣдомленъ, что видѣнъ огонь, вышелъ наверхъ, посмотрѣлъ на огонь и, не взглянувъ на карту, спустился внизъ. Какой бы это ни былъ огонь, штурманъ долженъ былъ остаться наверху доколѣ огонь не обозначится рѣзко. Если судъ признаетъ, что онъ, увидѣвъ огонь, долженъ былъ остаться наверху, то уходъ его внизъ судъ долженъ признать небрежностью въ исполненіи своей обязанности.

Когда командиръ послалъ вахтеннаго штурмана посмотрѣть на карту: не находится ли на ихъ пути маяка съ постояннымъ огнемъ, то онъ, вышедъ изъ каюты, упомянулъ о трехъ: двухъ вертящихся и объ одномъ съ проблесками; объ Аггерскомъ же ничего не сказалъ. Если судъ признаетъ, что онъ, смотря на карту, долженъ былъ обратить вниманіе и на Аггерскій маякъ, то судъ придетъ къ убѣжденію, что онъ виновенъ въ небрежномъ исполненіи приказаній командира.

Что касается до вахтеннаго начальника, лейтенанта Зеленаго, то онъ, давши тотчасъ знать капитану объ открывшемся судовомъ огнѣ, съ выходомъ его наверхъ, уже исполнялъ только его приказанія и потому едва ли передъ судомъ виновенъ.

Въ заключеніе я нахожу необходимымъ упомянуть объ одномъ обстоятельствѣ, которое было приведено адмираломъ въ свое оправданіе, именно, о теченіи, бывшемъ причиною крушенія, на которое они разсчитывать не могли. При разсмотрѣніи причинъ гибели фрегата судъ долженъ рѣшить, оправдываетъ ли это обстоятельство начальствующихъ лицъ, или уменьшаетъ ихъ вину, или вовсе не должно имѣть вліянія при опредѣленіи ихъ виновности.

Наконецъ, слѣдствіемъ обнаружена распорядительность начальниковъ во время бѣдствія фрегата, когда отъ строгаго исполненія подчиненными приказаній, увѣнчавшихся блестящимъ успѣхомъ, спасенъ для пользы флота, обогащенный опытностью Государь Великій Князь-морякъ; спасенъ весь экипажъ въ числѣ 724 человѣкъ. Это дѣлалось съ увѣренностью въ своихъ силахъ, которыя въ этотъ разъ ихъ не обманули. Погибло два офицера и три матроса. Это тѣ личности, которыя, переполненныя чувствомъ своего долга, презирая опасность, бросаются впередъ, въ примѣръ своимъ товарищамъ, указывая тѣмъ славный духъ команды, который вселить надо было умѣть. По моему мнѣнію, это обстоятельство судъ не можетъ не признать какъ обстоятельство, уменьшающее вину начальниковъ, если судъ въ чемъ-нибудь найдетъ ихъ виновными.

Прокуроръ. Г. предсѣдатель изъ обстоятельствъ, обнаруженныхъ слѣдствіемъ, вывелъ основанія, по которымъ судъ можетъ признать генералъ-адъютанта вице-адмирала Посьета, командира фрегата флигель-адъютанта Кремера, старшаго штурмана штабсъ-капитана Хохлова и младшаго штурмана подпоручика Левицкаго—виновными въ нарушеніяхъ, послѣдствіемъ которыхъ была гибель фрегата «Александръ-Невскій». Относительно адмирала Посьета нарушеніе это состоитъ въ *неосторожности*, относительно капитана Кремера также въ *неосторожности* и *нераспорядительности*, относительно старшего штурманскаго офицера

Хохлова въ *небрежномъ исполненіи служебныхъ* обязанностей и относительно младшаго штурмана Левицкаго въ *небрежномъ исполненіи приказаній командира.* Если за тѣмъ судъ признаетъ всѣхъ означенныхъ лицъ дѣйствительно виновными въ указанныхъ нарушеніяхъ и если признаетъ, что эти нарушенія дѣйствительно повлекли за собою гибель фрегата «Александръ-Невскій», то судъ долженъ будетъ примѣнить къ нимъ 370 ст. книги 1 Свода Морскихъ Уголовныхъ Постановленій, въ томъ видѣ ея, какъ она измѣнена Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 13 января настоящаго года. Содержаніе ея слѣдующее: «Гибель судна, происшедшая отъ небреженія или неосторожности, подвергаетъ виновныхъ, смотря по обстоятельствамъ, болѣе или менѣе уменьшающимъ или увеличивающимъ вину—замѣчанію или выговору въ приказѣ, или аресту, на основаніи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, или удаленію отъ командованія на время отъ 2 до 3 кампаній, или отрѣшенію отъ должности, или отставленію отъ службы, или исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ, или разжалованію въ рядовые».

Председатель (*къ адмиралу Посьету*). Что́, ваше превосходительство, имѣете сказать?

Генералъ-Адъютантъ Посьетъ. Противъ словъ вашего превосходительства я имѣю сказать слѣдующее: вы изволили сказать, что въ теченіе 32 ч. не было брошено лота. Противъ этого я долженъ сказать то же, что́ сказалъ въ опроверженіе выраженія коммисіи «38 часовъ безъ обсервацій». Обыкновенно опредѣляютъ мѣсто отъ полудня до полудня; этимъ довольствуются при обыкновенныхъ обстоятельствахъ и не считаютъ себя безъ обсервацій, напримѣръ въ 9, 8 и 10 ч. вечера или въ полдень. Полагаю, что полуденная обсервація достаточно охраняетъ судно на тѣ сутки, въ которыя эта обсервація была произведена. Въ нашемъ случаѣ, послѣ сутокъ съ обсерваціей наступилъ 6 часовой штиль и по окончаніи этого штиля съ 2 до 8 часовъ было всего шесть часовъ хода. Поэтому справедливо ли выраженіе: *32 часа безъ наблюденій?*

Вы изволили сказать, что старшій штурманъ Хохловъ предлагалъ спуститься только на одинъ румбъ и потомъ, идя до

параллели Хансгольскаго маяка, спуститься болѣе. Въ 8 час. или, вѣрнѣе, за нѣсколько минутъ до 8, когда я пригласилъ г. Хохлова и разсказалъ ему мое предположеніе, г. Хохловъ, не возражая мнѣ, сказалъ: «кажется, ваше превосходительство хотѣли спуститься на одинъ румбъ?»

На это я замѣтилъ, что если спуститься на одинъ румбъ, то, приблизившись ко входу въ Скагерракъ, мы будемъ въ неизвѣстности, не видя ни одного маяка. Предположеніе относительно параллели г. Хохловъ можетъ быть имѣлъ въ виду, но тогда его не произнесъ, какъ самъ изложилъ въ сегодняшнемъ засѣданіи.

Что касается капитана до его нераспорядительности, то я долженъ сказать, что въ продолженіе трехъ лѣтъ я имѣлъ флагъ на судахъ, которыми командовалъ флигель-адъютантъ Кремеръ и, положа руку на сердце, могу свидѣтельствовать, что въ продолженіе этихъ трехъ кампаній я не только не имѣлъ случая замѣтить его нераспорядительности, но не было случая, который возбудилъ бы во мнѣ и мысли о ней. Въ продолженіе этого времени были затруднительные случаи и какъ въ нихъ онъ не терялся, такъ полагаю не потерялся и въ настоящемъ случаѣ, и какъ здѣсь изложилъ, такъ буквально все и исполнилъ. Если принять во вниманіе все то, что было исполнено на фрегатѣ со времени, когда началось первое сомнѣніе въ томъ, что видимый огонь судовой, то едва ли можно дѣйствія его назвать *нераспорядительными*.

Точно также старшій штурманскій офицеръ Хохловъ, одинъ изъ лучшихъ штурмановъ нашего флота, дѣлаетъ честь своему званію какъ по заботливости, такъ и знанію своего дѣла. Онъ ушелъ внизъ убѣдившись, что огонь судовой. Для него тогда не оставалось въ этомъ никакого сомнѣнія; не сомнѣвались въ этомъ тогда ни капитанъ, ни вахта. Изъ такого общаго убѣжденія въ этомъ и убѣжденія опытнаго старшаго штурманскаго офицера, привыкшаго разсматривать и высматривать огни, въ ежедневную, такъ сказать, обязанность котораго входитъ это высматриваніе—изъ всего этого необходимо заключить, что огонь дѣйствительно былъ совершенно подобенъ судовому.

Поэтому я полагаю, что назвать уходъ его внизъ *небрежностью въ исполненiи своихъ обязанностей* врядъ ли будетъ справедливымъ.

Вотъ все, что я имѣлъ сказать.

Флигель-Адъютантъ Кремеръ. Что касается до первой половины обвиненiя, т. е., что съ моей стороны была неосторожность, то я уже имѣлъ честь сказать, что я дѣйствовалъ согласно съ адмираломъ, поэтому я этотъ предметъ оставляю безъ возраженiй, а буду отвѣчать на вторую половину.

Неужели появленiе огня въ Нѣмецкомъ морѣ или въ Скагерракѣ для судна, идущаго по большому фарватеру, такъ сказать, по большой столбовой дорогѣ, неужели, говорю я, появленiе огня, притомъ въ такой сторонѣ, гдѣ по счисленiю маяковъ быть не можетъ, достаточно для того, чтобы моментально поколебать всѣ сдѣланныя раньше адмираломъ и капитаномъ соображенiя, и заставить сего послѣдняго совратить со тщательно обдуманнаго пути, или чтобы заставить его приказать свистать всѣхъ наверхъ, на якорь становиться въ открытомъ морѣ и разводить пары? Конечно, нѣтъ. Никто плававшiй на морѣ не скажетъ, что появленiе огня есть такое необыкновенное явленiе, которое вызываетъ капитана къ принятiю самыхъ энергическихъ мѣръ, имѣемыхъ въ его распоряженiи на случай критическiй. Поэтому обвиненiе въ *нераспорядительности* будетъ справедливо только въ такомъ случаѣ, если можно доказать, что я употребилъ на осмотръ увидѣннаго огня больше времени, чѣмъ можно сказать по справедливости, что на это нужно было употребить?

Я уже имѣлъ честь объяснить на основанiи какихъ соображенiй я опредѣляю время, протекшее отъ открытiя огня до перваго удара въ 10 или 15 минутъ. Точно также я уже имѣлъ честь выставить на видъ, какъ мало можно полагаться въ этомъ случаѣ на показанiя нижнихъ чиновъ, совершенно непривыкшихъ судить о времени контретно, а можетъ быть даже и неумѣющихъ смотрѣть на часы. Вы изволили сейчасъ слышать какъ одинъ изъ спрошенныхъ свидѣтелей объявилъ, что онъ не помнитъ сколько ему лѣтъ отъ роду: можетъ ли онъ послѣ этого

помнить сколько прошло минутъ между двумя явленіями? Когда я написалъ свое донесеніе Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ самаго происшествія, я собралъ всѣхъ гг. офицеровъ и гардемариновъ и просилъ ихъ указать мнѣ на тѣ невѣрности, которыя могли вкрасться въ это донесеніе, и всѣ единогласно объявили, что всѣ обстоятельства изложены согласно съ истиной. Въ этомъ донесеніи я опредѣляю промежутокъ времени около 10 минутъ. То же самое подтвердили и на слѣдствіи какъ всѣ гг. офицеры, такъ и большинство нижнихъ чиновъ, хотя въ показаніяхъ нижнихъ чиновъ нѣтъ той опредѣленности, какъ въ показаніяхъ гг. офицеровъ.

Итакъ, если прошло отъ перваго появленія огня до перваго удара отъ 10 до 15 минутъ, то, вѣроятно, изъ этого нѣкоторое время надо уступить мнѣ на разсмотрѣніе и обозрѣніе огня и на обсужденіе того, какой это можетъ быть огонь. Я не могъ прямо, ничего не соображая, какъ увидѣлъ огонь, принимать какія-либо мѣры; огонь точно также могъ быть и на норвежскомъ берегу, слѣдовательно все это мнѣ нужно было сообразить, ибо въ послѣднемъ случаѣ я бы пошелъ прямо къ опасности, приведя въ бейдевиндъ. Если же половину времени, т. е. 7—8 минутъ, отдать мнѣ на обсужденіе, то до удара на принятіе какихъ-либо мѣръ мнѣ останется не болѣе 7—8 минутъ. Я думаю нетрудно доказать, что никакая распорядительность спасти уже фрегата не могла. Внезапность опасности, незнаніе о близости ея, темнота ночи—все это были причинами того, что никакія мѣры не могли спасти фрегатъ. Я уже сказалъ, что съ того момента, когда я различилъ огонь, я началъ предпринимать все то, чему учитъ насъ морская наука и что было въ моихъ рукахъ: я приказалъ приводить въ бейдевиндъ, убирать нижніе паруса, послѣ чего хотѣлъ бросить лотъ и доложить адмиралу о случившемся. Я также имѣлъ честь сказать, что курсъ на лѣвый галсъ приближалъ насъ къ берегу, и, при существовавшемъ въ ту же сторону теченіи, мы, конечно, стали бы на мель раньше чѣмъ можно было бы развести пары, а

велѣть бросать съ 11 узловъ хода 4 якоря не было никакой возможности.

Если всѣ представленныя мною доказательства о краткости промежутка времени между появленіемъ огня и первымъ ударомъ недостаточны, то я не вижу другаго болѣе вѣрнаго способа опредѣленія этого времени, но скажу только, что обнаруженное изъ дѣла вниманіе, съ которымъ я слѣдилъ за огнемъ, служитъ достаточнымъ ручательствомъ за то, что я не оставался въ виду его полчаса, не принимая никакихъ мѣръ. Наконецъ, въ виду совершившагося факта крушенія фрегата я легко могъ бы теперь, зная направленіе и силу теченія, проложить на картѣ курсъ, который бы провелъ насъ благополучно до Скагена. Но то, что я теперь знаю, для меня тогда было неизвѣстно и я не могъ всякій встрѣчный огонь принимать за маячный.

Старшій штурманскій офицеръ Хохловъ. Обвиненіе въ небрежномъ исполненіи моихъ обязанностей состоитъ въ томъ, что я не принялъ судовой огонь за маячный. Но не только я, но всѣ остальные, находящіеся наверху, которые разсматривали огонь, приняли, также какъ и я, за судовой. Увѣренность эта происходила отъ убѣжденія, что, находясь на фарватерѣ, легко могло встрѣтиться не только одно, но даже нѣсколько судовъ съ подобнымъ огнемъ. Поэтому, опустившись внизъ, я не пренебрегъ своими обязанностями, а былъ увѣренъ, что видѣнный огонь есть судовой.

Къ этому я долженъ прибавить, что я сдѣлалъ 18 морскихъ кампаній и служилъ съ разными командирами, но никогда и никто изъ нихъ не говорилъ о небрежномъ исполненіи моихъ обязанностей по службѣ; въ послѣдніе 4 года служилъ подъ флагомъ адмирала Посьета и, какъ онъ уже упомянулъ, никогда не находилъ упущеній съ моей стороны. Поэтому я долженъ сказать, что если судъ нашелъ въ непризнаніи мною огня за маячный, неисполненіе моихъ служебныхъ обязанностей, то во всякомъ случаѣ я нахожу, что это неразсмотрѣніе огня скорѣй можетъ быть названо ошибкой моего зрѣнія, но никакъ не небрежностью.

Младшій штурманскій офицеръ Левицкій. Меня также обвиняютъ

въ небрежности. Обвиненіе это основано на томъ, что я не доложилъ о существованіи Аггерскаго маяка. Существованіе его мнѣ, какъ и всѣмъ служащимъ на фрегатѣ, безъ сомнѣнія, было извѣстно. Не докладывалъ же о немъ по той простой причинѣ, что мы находились отъ него въ 40 миляхъ и онъ былъ у насъ позади траверза. Потому, исполняя приказаніе командира, я имѣлъ въ виду только то, что впереди, а не то, что сзади. Доложивъ объ этомъ, я полагаю, что исполнилъ свою обязанность.

Разсмотрѣвъ всѣ обстоятельства настоящаго дѣла военно-морской судъ призналъ виновными: 1) генералъ-адъютанта вице-адмирала Посьета въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата «Александръ-Невскій», состоящей въ томъ, что при перемѣнѣ курса, въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не принялъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не сдѣлалъ распоряженій о послѣдовательномъ бросаніи лота послѣ перемѣны курса на NO 54°, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ. 2) Флигель-адъютанта капитана 1 ранга Кремера—въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что, при совѣщаніи съ адмираломъ о перемѣнѣ курса въ 8 часовъ вечера 12-го сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста не принялъ въ соображеніе указаній лоціи о теченіяхъ и не представилъ адмиралу о необходимости бросать лотъ послѣ перемѣны курса, причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ. 3) Старшаго штурманскаго офицера штабсъ-капитана Хохлова—въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была гибель фрегата, состоящей въ томъ, что, при прокладываніи избраннаго адмираломъ курса въ 8 часовъ вечера 12 сентября 1868 года, не имѣя положительныхъ данныхъ о вѣрности своего мѣста, онъ не обратилъ вниманія на указанія лоціи о теченіяхъ и лотѣ и что ушелъ внизъ, не дождавшись, какія мѣры будутъ приняты относительно усмотрѣннаго огня, при чемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину

обстоятельствъ и 4) Вахтеннаго штурманскаго офицера, подпоручика Левицкаго, въ неисполненіи своей обязанности.

Приступая къ опредѣленію отвѣтственности виновныхъ по закону, судъ нашелъ, а) что по ст. 370, книги I Свода Морскихъ Уголовныхъ Постановленій, гибель судна, происшедшая отъ небреженія или неосторожности, подвергаетъ виновнаго, смотря по обстоятельствамъ, болѣе или менѣе увеличивающимъ или уменьшающимъ вину его—замѣчанію или выговору въ приказѣ или аресту, на основаніи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, или удаленію отъ командыванія на время отъ 2 до 3-хъ кампаній, или отрѣшенію отъ должности, или отставленію отъ службы, или исключенію изъ службы безъ лишенія чиновъ, или разжалованію въ рядовые; 2) что по ст. 149 уложенія о наказаніяхъ, выборъ одного изъ сихъ наказаній, или опредѣленіе степени и мѣры онаго, предоставляется усмотрѣнію суда, который при семъ принимаетъ въ соображеніе важность вины, состояніе подсудимаго и обстоятельства, сопровождавшія его преступленіе. На основаніи означенныхъ 370 и 149 статей и принимая во вниманіе признаніе судомъ уменьшающихъ вину обстоятельствъ, а также служебное положеніе обвиняемаго, судъ призналъ справедливымъ примѣнить къ генералъ-адъютанту вице-адмиралу Посьету второе изъ указанныхъ въ ст. 370 наказаній, то есть выговоръ въ приказѣ.

На основаніи тѣхъ же 370 и 149 статей и признанныхъ судомъ уменьшающихъ вину обстоятельствъ, принимая во вниманіе, что хотя камандиръ фрегата, при нахожденіи на фрегатѣ адмирала, и не могъ располагать курсами самостоятельно, но тѣмъ не менѣе, будучи приглашенъ адмираломъ на совѣщаніе, давая заключеніе по этому предмету, былъ обязанъ соображаться съ указаніями лоціи; и какъ лоція въ настоящемъ случаѣ указала бы ему, что соображенія адмирала были ошибочны и могутъ привести фрегатъ въ опасное положеніе, то онъ, по смыслу ст. 250 и 251 морскаго устава долженъ былъ представить объ этомъ адмиралу и на томъ же основаніи доложить ему и о необходимости бросать лотъ; что, не исполнивъ этой обязанности, командиръ фрегата тѣмъ самымъ дѣлается въ равной степени

съ адмираломъ виновнымъ и отвѣтственнымъ въ послѣдствіяхъ, происшедшихъ отъ несвоевременной перемѣны курса и небросанія лота; принимая, съ другой стороны, въ соображеніе различіе служебнаго положенія флагмана и командира и относительную строгость для нихъ одинаковаго наказанія, судъ призналъ справедливымъ опредѣлить: флигель-адъютанту капитану 1-го ранга Кремеру третье изъ наказаній, указанныхъ въ ст. 370 т. е. арестъ.

На основаніи тѣхъ же 370 и 149 статей и признанныхъ судомъ уменьшающихъ вину обстоятельствъ, принимая во вниманіе, что штабсъ-капитанъ Хохловъ, при прокладаваніи на картѣ, назначеннаго адмираломъ, курса, заявилъ адмиралу свое мнѣніе: не лучше ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ, а не на три, хотя и не высказалъ на чемъ оное основывалось, принимая во вниманіе степень довѣрія, которую онъ долженъ былъ имѣть къ опытности адмирала и командира, судъ нашелъ правильнымъ назначить ему третіе изъ указанныхъ въ статьѣ 370 наказаній, то есть арестъ, не въ высшей мѣрѣ. Принимая во вниманіе, что неисполненіе подпоручика Левицкаго своей обязанности относится къ поступкамъ предусмотрѣннымъ въ § 5 положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, судъ призналъ достаточнымъ подвергнуть его дисциплинарному взысканію по усмотрѣнію его начальства.

По всѣмъ симъ соображеніямъ военно-морской судъ, на основаніи ст. 370 книги 1 Свода Морскаго Уголовнаго Постановленія и § 8 положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ постановилъ: генералъ-адъютанту вице-адмиралу Константину Посьету объявить выговоръ въ приказѣ; флигель-адъютанта капитана 1 ранга Оскара Кремера подвергнуть аресту на гаубтвахтѣ на одинъ мѣсяцъ; корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитана Михаила Хохлова подвергнуть аресту на гаубтвахтѣ на двѣ недѣли. Подпоручика корпуса флотскихъ штурмановъ Николая Левицкаго подвергнуть дисциплинарному взысканію въ административномъ порядкѣ по усмотрѣнію его начальства.

Приговоръ этотъ, по вступленіи въ законную силу, прежде приведенія его въ исполненіе, представить Управляющему Мор-

скимъ Министерствамъ для поднесенія чрезъ Генералъ-Адмирала, на Высочайшее усмотрѣніе.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ послѣдовала въ 10-й день марта 1869 г., собственноручная Его Величества конфирмація: Во вниманіе къ особеннымъ заслугамъ генералъ-адъютанта Посьета и флигель-адъютанта Кремера, лично мнѣ оказаннымъ, а равно во уваженіе геройскихъ подвиговъ и истинно молодецкаго, безъ исключенія всѣми чинами фрегата, исполненія своего долга, сопряженнаго съ самоотверженіемъ, повелѣваю: лицъ виновныхъ по дѣлу о крушеніи фрегата «Александръ-Невскій» никакому взысканію не подвергать.

Лодка «Осетръ».

Командиръ лодки «Осетръ» доноситъ: «3 ноября 1868 г., съ порученною мнѣ лодкою я отправился въ С.-Петербургъ, имѣя на буксирѣ баржу съ 15-дюймовыми орудіями, которую я доставилъ благополучно; но на обратномъ пути, слѣдуя въ Кронштадтъ, по случаю перемѣны вѣтра, который сдѣлался S, понесло ледъ отъ берега на фарватеръ такъ, что когда я подошелъ къ мѣсту 7 бакана, то вѣхъ не было видно; вернуться обратно въ Петербургъ было невозможно, также нельзя было и бросить якорь, чтобъ не остаться на зимнее время на фарватерѣ, поэтому я былъ принужденъ подвигаться малымъ ходомъ впередъ; но, пройдя нѣсколько времени, лодка встала на мель на 6-футовой глубинѣ; когда же отъ льда фарватеръ очистился, то я увидѣлъ, что я у 7 бакана, въ растояніи отъ него около 6 саженъ вправо; сойти съ мели одной машиною нельзя было; я завезъ становой якорь, но, при всѣхъ усиліяхъ команды, снять лодку съ мели не могъ; въ настоящее время она находится на томъ же мѣстѣ у 7 бакана; причемъ имѣю честь присовокупить, что я обращался къ шедшему безъ буксира пароходу

«Львица», чтобы онъ подалъ мнѣ помощь, но шкиперъ этого парохода отказалъ и ушелъ въ Петербургъ.»

Шкиперъ пришедшаго въ 2 часа частнаго парохода «Бычокъ», далъ знать на брандвахту, что канонирская лодка «Осетръ» приткнулась къ отмели и затирается льдомъ, о чемъ дано было знать въ контору С.-петербургскаго порта, и въ то же время лодка «Мечъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Потемкина, взявъ лоцмана съ брандвахты, отправилась на помощь лодкѣ «Осетръ»; но, пройдя за синюю вѣху, возвратилась обратно за густотою идущаго льда; 4 ноября въ 9½ часовъ пароходъ «Ястребъ» шелъ для поданія помощи лодкѣ «Осетръ», но, за густотою шедшаго льда, дойдя до Гутуевскаго острова, тоже вернулся, и уже послѣ него ни военныхъ, ни коммерческихъ пароходовъ не ходило вслѣдствіе сплошнаго двигающагося льда на Невѣ и на фарватерѣ. 5 ноября команда съ лодки «Осетръ» была снята и перевезена по льду на берегъ.

Слѣдственная коммисія, подъ предсѣдательствомъ капитана 1-го ранга Свинкина, нашла, что лодка «Осетръ» встала на мель отъ причинъ, независящихъ отъ командира лодки, и что въ мѣрахъ, принятыхъ для снятія лодки съ мели въ тѣхъ обстоятельствахъ, въ которыхъ находилась лодка, сдѣлано все, что было въ силахъ командира лодки.

Капитанъ-лейтенантъ Римскій-Корсаковъ, доведя благополучно буксируемую съ орудіемъ баржу до Новаго Адмиралтейства, и отдавъ буксиры, поворотилъ немедленно для слѣдованія обратно въ Кронштадтъ; трудно было предположить, чтобы въ такой короткій промежутокъ времени всѣ вѣхи, начиная отъ 6 бакана и далѣе, равно какъ и самый фарватеръ до такой степени будутъ занесены сплошнымъ льдомъ, что встрѣтится препятствіе въ управленіи лодкою и потому въ неосмотрительности командира, рѣшившагося слѣдовать обратно въ Кронштадтъ, винить нельзя, а потому коммисія и полагаетъ, что причиною этого несчастнаго случая были нанесенный ледъ, дѣйствующій на весь лагъ лодки при свѣжемъ SO вѣтрѣ, а также и вольные пароходы, проходившіе съ буксиромъ судовъ, на вѣтрѣ

лодки, у которыхъ буксируемыя ими суда силою вѣтра и напоромъ льда были поставлены почти поперегъ фарватера и что лодка во время своего слѣдовонія невольно должна была, по неимѣнію мѣста, придержаться ближе къ чернымъ баканамъ и при напорѣ на лодку съ лѣвой стороны льда была прижата къ отмели, выдающейся около 9 бакана. Такъ какъ не было вѣхъ, то весьма естественно было ошибиться въ разсчетѣ нѣсколькихъ саженъ, чтобы миновать благополучно означенную отмель.

Военно-морской судъ, выслушавъ дѣло, призналъ командира лодки «Осетръ» капитанъ-лейтенанта Римскаго-Корсакова виновнымъ въ неосторожности, послѣдствіемъ которой была постановка лодки на мель, состоящей въ томъ, что при тѣхъ обстоятельствахъ, въ которыхъ находилась лодка, командиръ не имѣлъ достаточнаго основанія возвращаться въ Кронштадтъ, а рѣшившись на это, не взялъ лоцмана. Причемъ судомъ признано существованіе уменьшающихъ вину обстоятельствъ, почему опредѣлилъ: капитанъ-лейтенанту Римскому-Корсакову сдѣлать замѣчаніе въ приказѣ и взыскать убытки, какіе окажутся по приведеніи въ извѣстность; штурманскаго офицера подпоручика Плетнева, признаннаго виновнымъ въ неисполненіи своей обязанности, по точному смыслу ст. 446 морскаго устава, подвергнуть дисциплинарному взысканію административнымъ порядкомъ по усмотрѣнію его начальства. О дѣйствіи шкипера парохода «Львица» крестьянина Выборгской губерніи, прихода Біорк-э, Александра Курке, отказавшаго въ помощи лодкѣ «Осетръ» сообщить прокурору для дальнѣйшаго, на законномъ основаніи распоряженія.

Командиръ лодки, недовольный рѣшеніемъ Петербургскаго военно-морскаго суда, апеллировалъ въ главный морской судъ, доказывая, что съ его стороны не было никакой неосторожности идти обратно съ лодкою въ Кронштадтъ, что брать лоцмана отъ считалъ для себя необязательнымъ, за силою 256 ст. морскаго устава, и постыднымъ, такъ какъ онъ плылъ по невскому фарватеру, гдѣ каждому флотскому офицеру приходилось ходить много разъ. Кромѣ того, военно-морской прокуроръ тоже протестовалъ противу рѣшенія суда, приводя слѣдующіе доводы:

1) включеніе въ приговоръ сверхъ тѣхъ предметовъ, которые должны входить въ него по ст. 846 военно-морскаго суднаго устава, собранныхъ судомъ свѣдѣній и другихъ обстоятельствъ дѣла; 2) объясненіе въ приговорѣ, вопреки той же ст. закона, въ чемъ состояла неосторожность командира лодки «Осетръ»; а если смотрѣть на это объясненіе какъ на поименованіе воспрещенныхъ закономъ дѣяній или упущеній, подведенныхъ судомъ подъ общее понятіе неосторожности, то одно изъ нихъ, именно невзятія лоцмана—не наказуемо въ данномъ случаѣ по вышеприведенной ст. морскаго устава; 3) то обстоятельство, что, не имѣя въ виду положительнаго закона, наказующаго за одну постановку судна на мель, судъ въ опредѣленіи отвѣтственности капитанъ-лейтенанта Римскаго-Корсакова примѣнился къ ст. 375 1 книги Свода Морскихъ Уголовныхъ постановленій по аналогіи, которой прокуроръ, съ своей стороны, не находитъ, ибо статья эта предусматриваетъ неосторожность, имѣющую послѣдствіемъ поврежденія судна, тогда какъ, относительно лодки «Осетръ», не признано судомъ, чтобъ она потерпѣла какое-либо поврежденіе вслѣдствіе постановки ея на мель; наконецъ 4) опредѣленное въ приговорѣ взысканіе убытковъ съ командира лодки несогласно, по мнѣнію прокурора, съ 644 и 645 ст. Т. X Ч. 1 Св. Зак. Гражд., и во всякомъ случаѣ преждевременно, за силою 2 п. 75 с. Воинск. Уст. о наказаніяхъ. Сообразивъ вышеизложенное съ законами и съ представленными военно-морскимъ судомъ С.-Петербургскаго порта, по содержанію настоящихъ кассаціонной жалобы и протеста, объясненіями, главный морской судъ, по выслушиваніи заключенія главнаго военно морскаго прокурора, находитъ, что, по точному смыслу 256 ст. морс. уст. обязанность брать лоцмана относится исключительно до плаванія въ мѣстахъ опасныхъ или мало извѣстныхъ и до рейдовъ съ трудными входами; за силою же позднѣйшихъ узаконеній, командирамъ или офицерамъ, ведущимъ военное судно, не ставится въ непремѣнную обязанность брать лоцмана даже при плаваніи въ мѣстахъ опасныхъ и малоизвѣстныхъ, каковы, напримѣръ, финляндскія шхеры, а дозволяется обходиться безъ лоцмана, буде желаютъ, съ отвѣтственностію за благополучное пла-

ваніе судна. Слѣдовательно, отнеся нарушеніе этой обязанности къ командиру винтовой лодки «Осетръ», плававшему въ водахъ, которыя сами по себѣ не могутъ считаться ни опасными, ни малоизвѣстными, военно морской судъ С.-петербургскако порта очевидно допустилъ неправильное толкованіе закона при опредѣленіи одного изъ тѣхъ дѣйствій командира, которыя вмѣнены ему судомъ въ смыслѣ неосторожности, повлекшей за собою постановку лодки на мель. Обращаясь за тѣмъ къ ст. 375, I книги Свода Морскаго Уголовнаго постановленій, по примѣненію къ которой опредѣлена отвѣтственность капитанъ-лейтенанта Римскаго-Корсакова, главный военно морской судъ нашелъ, что статья эта, опредѣляя взысканіе за *поврежденіе* судна, происшедшее отъ неосторожности, не назначаетъ отвѣтственности за одну неосторожность, *неимѣвшую послѣдствіемъ поврежденія судна*. А какъ изъ свѣдѣній, содержащихся въ приговорѣ, и изъ самаго объясненія суда видно, что при судебномъ разбирательствѣ дѣла о постановкѣ лодки «Осетръ» на мель, не было еще приведено въ положительную извѣстность, повреждена ли эта лодка или нѣтъ, одного же предположенія о ея поврежденіи, сколько бы предположеніе это ни представлялось вѣроятнымъ, недостаточно было для окончательнаго по сему предмету заключенія, то и нельзя не признать, что примѣненіе судомъ въ такомъ положеніи дѣла командиру лодки «Осетръ», закона объ отвѣтственности за *поврежденіе* судна, не имѣло надлежащаго основанія, тѣмъ болѣе, что суду представлялась возможность вполнѣ разъяснить и удостовѣрить это важное въ данномъ случаѣ обстоятельство способомъ, указаннымъ въ 726 ст. военно-морскихъ судебныхъ установленій. Въ виду столь существенныхъ отступленій отъ закона при опредѣленіи вины и наказанія капитанъ-лейтенанта Римскаго-Корсакова, признавая излишнимъ входить въ разсмотрѣніе прочихъ поводовъ кассаціи, приведенныхъ въ протестѣ прокурора, тѣмъ болѣе, что замѣчанія его о порядкѣ изложенія судомъ приговора по этому дѣлу, равно какъ и объясненіе суда противъ этихъ замѣчаній, имѣя общее значеніе для всѣхъ подобнаго рода дѣлъ, удобнѣе могутъ быть разсмотрѣны и обсуждены въ распорядительномъ засѣданіи глав-

наго военно морскаго суда, главный военно-морской судъ опредѣлилъ: состоявшійся по настоящему дѣлу приговоръ с.-петербургскаго военно-морскаго суда *отмѣнить* и обратить дѣло для новаго въ установленномъ порядкѣ производства и рѣшенія въ военно морской судъ Кронштадтскаго порта.

При разсмотрѣніи этого дѣла въ кронштадтскомъ судѣ судъ не призналъ бывшаго командира ея, капитанъ-лейтенанта Павла Римскаго-Корсакова виновнымъ въ этомъ дѣлѣ, относя это событіе къ несчастнымъ случайностямъ въ морѣ. Посему, на основаніи 1 п. 825 ст. военно-морск. судебныхъ уставовъ, постановилъ капитанъ-лейтенанта Римскаго-Корсакова считать оправданнымъ по этому дѣлу.

Рѣшеніе суда Высочайше утверждено.

Шхуна «Вѣха».

11-го Ноября 1868 года въ $^1/_4$ 9-го часа утра шхуна «Вѣха» вышла подъ парусами и парами изъ Либавскаго канала, при умѣренномъ S вѣтрѣ, для слѣдованія, по назначенію, въ Ревель. Пройдя Стейнордъ, вѣтеръ началъ усиливаться и у форъ-триселя взяли рифъ. Миновавъ Люзерортъ, вѣтеръ сдѣлался довольно свѣжій, съ порывами и развелъ большое волненіе; продолжать плаваніе стало трудно, а потому, подойдя къ берегу на глубинѣ 7 саженъ, грунтъ песокъ, въ 9 часовъ вечера былъ отданъ плехтъ. Съ полуночи 12 числа вѣтеръ сталъ стихать и къ разсвѣту стихъ совершенно; поддерживаемые всю ночь пары, въ $8^1/_2$ часовъ утра были подняты и, опредѣливъ мѣсто якорной стоянки по башнѣ Блаубергенъ, шхуна снялась съ якоря и поставивъ форъ-трисель, легла на Домесснескій плавучій маякъ; пройдя его въ близкомъ разстояніи взяла курсъ къ мельницѣ Верпель. Проходя мимо острова Руно, вѣтеръ началъ усиливаться; командовавшій шхуною полковникъ Меньшой хотѣлъ придерживаться къ нему, но по крѣпости вѣтра и большому неправильному вол-

нію не было возможности дойти до острова: шхуна не выгребала и черпала носомъ и бортами, почему сейчасъ же спустившись, приказано было держать на прежній румбъ. Увидѣвъ полуостровъ Киббосаръ въ лѣвой сторонѣ, перемѣнилъ курсъ къ N, а по открытіи бѣлаго Вердерскаго огня, легла на маякъ; но приближеніи къ нему, не могли, за пасмурностью, хорошо разсмотрѣть башню Патерностеръ; но, подойдя къ маяку увидѣли ее и, за темнотою ночи казалось, что шхуна находится ближе къ маяку нежели къ башнѣ. По случаю сильной качки по компасу править было невозможно. Считая по времени и ходу красный голикъ пройденнымъ, перемѣнили курсъ къ станціи Куйвастъ, чтобы укрыться въ проливѣ отъ набѣгающихъ съ кормы волнъ. Но пройдя не болѣе 10 минутъ, этимъ курсомъ шхуна стала на Патерностерскій рифъ, на глубинѣ съ кормы 8, а съ носу $6^1/_2$ футъ. Остановивъ машину, дали полный задній ходъ, но шхуна при такомъ большомъ волненіи не тронулась съ мѣста.

Не теряя времени начала жечь фальшфейеры, палить изъ орудій, выкидывать уголь, спустили барказъ для завоза верпа, но завести его было нельзя; барказъ начало заливать. Вода въ трюмахъ отъ сильныхъ ударовъ шхуны о рифъ прибывала, несмотря на то, что, по возможности, ее откачивали; машина все это время имѣла полный задній ходъ, но безуспѣшно; тогда приказано было командѣ перебѣгать съ борта на бортъ, но и это не помогло. Чрезъ нѣсколько времени удары о грунтъ сдѣлались тише, можно было надѣяться на спасеніе, но не прошло $^1/_4$ часа, какъ сильнымъ шкваломъ шхуну положило на бокъ, зыбью приподняло и ударило такъ сильно, что большая часть команды едва устояла на ногахъ. Въ слѣдъ за этимъ ударомъ лейтенантъ Шаренбергъ, назначенный наблюдать за прибылью воды въ трюмахъ, донесъ, что вода быстро наполняетъ всѣ интрюмы, кромѣ машиннаго отдѣленія; хотя всѣ усилія были употреблены, чтобы откачать воду, но не болѣе какъ чрезъ $^1/_4$ часа вода покрыла нижнія палубы. Съ берега, по случаю шторма и темноты ночи помощь не подавали спасаться же на своихъ шлюбкахъ было невозможно, а потому, чтобы

шхуну не снесло на глубину, отдали даглистовый якорь. Воду продолжали откачивать помпами и ведрами до разсвѣта. Не видя подходящихъ лодокъ съ берега, лейтенантъ Шаренбергъ былъ отправленъ на барказѣ на Куйвастъ просить помощи, но въ $^1/_2$8 часа утра, несмотря на сильный вѣтеръ, прибылъ на лодкѣ капитанъ пограничной стражи Вальчевскій и, уѣзжая, взялъ съ собою 4 матросъ. Въ скоромъ времени, по распоряженію капитана Вальчевскаго и барона Буксгевдена, пришли 4 лодки, на коихъ и перевезена на берегъ вся команда со всѣмъ багажомъ, частію провизіи и мелкими судовыми вещами. По отправкѣ всѣхъ гребныхъ судовъ съ командой на берегъ болѣе оставаться на шхунѣ было невозможно, а потому полковникъ Меньшой съ лейтенантомъ барономъ Штакельбергомъ, обойдя въ послѣдній разъ палубу и осмотрѣвъ въ подробности всю шхуну, съѣхалъ со шхуны на шлюпкѣ капитана Вальчевскаго, возвратившагося съ берега.

Полковникъ Меньшой, рапортомъ отъ 14 ноября, доноситъ что, по крѣпости вѣтра и замерзанія береговъ, на шхуну попасть невозможно, что команда помѣщена въ квартирахъ и при первой возможности будетъ отправлена на Вердеръ.

Командиръ Ревельскаго порта донесъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ объ участи шхуны, что свѣжіе вѣтры и почти безпрерывная оттепель не дозволяли установиться льду въ Монзундѣ, такъ что лишь 10 января былъ командированъ на Вердеръ младшій помощникъ командира Ревельскаго порта полковникъ Меньшой, которому было поручено употребить всѣ средства для поднятія шхуны. 22 января полковникъ Меньшой приступилъ къ работамъ, а 1 февраля получено отъ него донесеніе, что старанія его увѣнчались успѣхомъ: вода изъ шхуны выкачена и шхуна отдѣлилась отъ грунта, такъ что можно подвести подъ нее паруса.

Изъ донесеній полковника Меньшаго о ходѣ работъ можно судить о тѣхъ трудахъ и энергіи, которые онъ долженъ былъ приложить для выполненія возложеннаго на него дѣла и для достиженія столь желаемой цѣли. Шхуна находилась въ $3^1/_2$ верстахъ отъ Вердерскаго маяка, гдѣ расположена была команда

и откуда надо было перевозить къ шхунѣ всѣ вспомогательныя средства, а со шхуны ежедневно перевозить на маякъ все то, что выгружалось съ нея въ продолженіи дня.

22 января откачали воду изъ фоковаго трюма и носовой каюты, причемъ по правому борту задѣлали нѣсколько дыръ, изъ которыхъ выскочили заклепки и задѣлали также небольшія отверзтія въ разныхъ мѣстахъ на томъ же бортѣ въ третьемъ отъ киля поясѣ.

Вынули часть баласта и очистили трюмъ отъ мелкаго угля и мусора, но, однако же, нѣкоторыя помпы засорились и удерживать долѣе прибыль воды было невозможно, такъ что въ 6 часовъ вечера принуждены были прекратить работы. Въ слѣдующую за тѣмъ недѣлю погоды были неблагопріятныя для работъ; это время было употреблено на приведеніе въ порядокъ помпъ и на изготовленіе стрѣлъ и шпилей для подъема гротъ-мачты. 28 января снова откачали воду изъ фоковаго трюма, носовой каюты и машиннаго отдѣленія и задѣлали отверзтія въ корридорѣ.

29 и 30 января разобрали машину, вынули гротъ-мачту, откачали воду изъ гротоваго трюма, выгрузили изъ нея уголь, баласть и проч., тогда шхуна отдѣлилась отъ грунта.

1 февраля подъ нея подвели паруса, очистили трюмы и перевезли баласть на Вердеръ; оставалось только провести шхуну въ Вердерскую гавань.

2 февраля, по причинѣ снѣга и дождя и при крѣпкомъ SW вѣтрѣ работать было невозможно. Шхуна была ошвартовлена на ночь и, для выкачиванія воды, на ней были оставлены мичманъ Меньшой, 2 человѣка часовыхъ изъ команды шхуны, 2 портовыхъ мастеровыхъ и 44 крестьянина нанятыхъ для работъ. Въ 2 часа пополуночи вѣтеръ перешелъ къ NW, засвѣжелъ и превратился въ штормъ, отъ котораго ледъ сплошною массою тронулся изъ Моонзунда въ Рижскій заливъ. Вѣтеръ былъ такъ силенъ, что невозможно было стоять на ногахъ и напоромъ льда выбросило на берегъ два купеческіе корабля, зимовавшіе въ Вердерской бухтѣ и стоявшихъ внѣ гавани; зданія содрогались отъ жестокихъ порывовъ вѣтра. Маячную пристань, построенную на ряжахъ, изломало и выбросило на берегъ. Все это доказывало ужасное положеніе,

въ которомъ находилась шхуна Вѣха, но подать ей помощь не было никакой возможности. На разсвѣтѣ въ 7 часовъ утра вѣтеръ стихъ и можно было увидѣть шхуну къ S отъ маяка Вердеръ въ 12 верстахъ затертую льдомъ. Въ 9 часовъ увидѣли людей идущихъ по льду со шхуны; съ маяка отправились нѣсколько человѣкъ къ нимъ на встрѣчу съ веревками и досками, а въ 11 часовъ всѣ бывшіе на шхунѣ люди, въ числѣ 49 человѣкъ, прибыли къ Вердерскому маяку. Шхуну относило льдомъ все далѣе и далѣе; въ 7 часовъ вечера она была еще видна въ трубу по направленію отъ маяка на StO, но на другой день утромъ ее уже не было видно. Пробоинъ въ шхунѣ не было; съ подведенными парусами она имѣла небольшую течь; но долѣе сутокъ держаться на водѣ она не могла. Изъ объясненій мичмана Меньшаго видно, что когда ледъ тронулся сплошною массою, такъ какъ было очень темно, то движеніе льда онъ замѣтилъ лишь тогда, когда шхуна была на глубинѣ 9 сажень. Осматривая швартовы вмѣстѣ съ мастеровымъ Ильинымъ, и бросивъ лотъ въ прорубь льда, онъ убѣдился въ ужасномъ несчастіи и запретилъ объ этомъ говорить остальнымъ людямъ, опасаясь что они бросятся бѣжать по льду и въ темнотѣ перетонутъ. На разсвѣтѣ въ 7 часовъ утра ледъ сталъ останавливаться, вѣтръ вдругъ стихъ и начало морозить; маякъ былъ видѣнъ на N, верстахъ въ 12. Въ $^1/_4$9 часа мичманъ Меньшой уговорилъ всѣхъ бывшихъ на шхунѣ людей искать спасенія по льду; тогда они перевязавшись веревкою, одинъ за другимъ отправились по льду къ берегу. Сначала ледъ былъ сплошной и цѣлый, потомъ небольшія спершіяся льдины и, наконецъ до самаго берега ледъ опять сталъ сплошной; на встрѣчу имъ вышли люди съ маяка и всѣ до одного изъ числа бывшихъ на шхунѣ благополучно прибыли на берегъ въ 12 часовъ дня. На шхунѣ кромѣ корпуса, фокъ-мачты и бушприта остались: дымовая труба, паровой котелъ, часть машины, винтъ, два якоря съ двумя цѣпными канатами, два большіе портовые пожарные бранспойта, двѣ даунтоновы помпы и 16 простыхъ помпъ, изъ которыхъ 4 мѣдныя и 12 деревянныхъ.

Командиръ Ревельскаго порта въ письмѣ къ Управляю-

щему Морскимъ Министерствомъ, ярко представляетъ то мучительное состояніе, въ которомъ находился полковникъ Меньшой въ тѣ минуты, когда уносило въ море шхуну, а съ нею и сына его, мичмана Меньшаго съ находившимися вмѣстѣ съ нимъ на шхунѣ людьми. Баронъ Врангель пишетъ: «2 февраля я имѣлъ честь донести вамъ, что работы по подъему шхуны «Вѣха» идутъ успѣшно, что вода изъ нея выкачена, что подъ нея подводятъ уже паруса. Сегодня, 6 февраля, я доношу вашему превосходительству, что шхуна Вѣха окончательно погибла.

«Подробности этого несчастнаго случая изложены въ рапортѣ полковника Меньшаго; но есть еще другіе подробности, изложеніе которыхъ не можетъ имѣть мѣсто въ офиціальной бумагѣ и которыя я беру смѣлость изложить въ настоящемъ письмѣ. Не буду говорить о томъ, какимъ образомъ этотъ опытный и отлично знающій свое дѣло офицеръ имѣлъ несчастіе поставить командуемое имъ судно на мель—назначенный надъ нимъ судъ рѣшитъ въ этомъ случаѣ степень его виновности; скажу только нѣсколько словъ о его послѣднемъ несчастіи: 1 февраля шхуна была совершенно поднята, осталось только привести ее въ Вердерскую гавань; какъ вдругъ въ ночь со 2 на 3 февраля задулъ отъ NW сильнѣйшій штормъ, который вынесъ шхуну со всею массою окружавшаго ее льда изъ Моонзунда въ Рижскій заливъ.

На шхунѣ, на ночь, для выкачиванія воды оставлены были мичманъ Меньшой, два человѣка часовыхъ изъ команды шхуны, два портовые мастеровые и 44 крестьянина, нанятые для работъ. Полковникъ Меньшой былъ на берегу. Когда поднялся штормъ и ледъ тронулся, унося съ собою шхуну, онъ видѣлъ неминуемую гибель всѣхъ этихъ людей, въ числѣ которыхъ находился и единственный его сынъ; но подать помощь не было никакой возможности и ему оставалось только сознавать весь ужасъ ихъ положенія.

«Что вытерпѣлъ полковникъ Меньшой въ эту ночь легко понять, но едва ли можно выразить словами, потому, болѣе, что къ этому ужасу присоединилось еще и горе о потерянной надеждѣ, которая блеснула для него за нѣсколько часовъ предъ

симъ, когда онъ, преодолѣвъ всѣ трудности, наконецъ поднялъ шхуну. Когда же, на другой день, въ 11 часовъ дня, мичманъ Меньшой и люди возвратились на Вердеръ, они нашли полковника Меньшаго въ совершенно потерянномъ состояніи: ударъ былъ слишкомъ силенъ и неминуемо долженъ былъ произвести нравственное разстройство; подобныя же пережитыя минуты оставляютъ глубокіе слѣды.

«Ваше превосходительство, обращаясь къ вамъ съ этими строками, я знаю, что подобное несчастіе не можетъ не возбудить вашего сочувстія; знаю также что нельзя отмѣнить судъ, но не найдете ли вы возможнымъ, по крайней мѣрѣ отсрочить его и дать время подсудимому хотя нѣсколько оправиться отъ новаго удара, такъ какъ въ настоящее время онъ едва ли будетъ способенъ дать какіе-нибудь отвѣты. Я, какъ ближайшій начальникъ полковника Меньшаго, хорошо знаю его всегда ревностную службу и потому не могу не сочувствовать глубоко его несчастію, въ особенности взявъ въ расчетъ то, что онъ вслѣдствіе своего усердія къ службѣ, не отказался взять на себя исполненіе труднаго порученія и идти за другаго въ позднее осеннее плаваніе въ Либаву.

«Онъ ревностно и усердно прослужилъ на морѣ болѣе 40 лѣтъ, и будучи обремененъ большимъ семействомъ, считалъ себя уже почти у пристани, ждалъ, что выслужитъ себѣ, наконецъ, пенсіонъ отъ милостивѣйшаго Государя Императора, какъ вдругъ одинъ во всю его службу несчастный переходъ уничтожаетъ всѣ его надежды. Послѣ этого несчастія его усердіе все-таки его не покидаетъ, онъ трудится изъ всѣхъ силъ, чтобы спасти шхуну, наконецъ поднимаетъ ее; но судьба опять его преслѣдуетъ и сама наказываетъ его прежде чѣмъ судъ успѣлъ произвести надъ нимъ свой приговоръ.

«Ваше превосходительство, изложивъ вамъ глубоко прочувствованное мною несчастіе моего подчиненнаго, я смѣю надѣяться, что въ наше время милосердія это самое несчастіе и нанесенный ему нравственный ударъ могутъ быть вмѣнены въ наказаніе, уже слишкомъ тяжкое само по себѣ».

«На шхунѣ находились: поручикъ Михайловъ, мичманъ Мень-

шой, лейтенантъ Шаренбергъ, лейтенантъ баронъ Штакельбергъ, полковникъ Меньшой и 50 человѣкъ нижнихъ чиновъ.

Для изслѣдованія этого случая была назначена слѣдственная коммисія подъ предсѣдательствомъ младшаго флагмана Балтійскаго флота контръ-адмирала Тобизина. Коммисія эта нашла что 10 ноября 1868 года полковнику Меньшому, командовавшему шхуною «Вѣха», который находился въ Либавѣ, дана была командиромъ Ревельскаго порта телеграмма съ приказаніемъ возвратиться въ Ревель, причемъ ему объяснено было , что рейдъ чистъ, а Моонзундъ сомнителенъ. Эта телеграмма, полученная въ Либавѣ около 9 часовъ утра того же 10 числа, исполнена полковникомъ Меньшимъ на другой день въ $^1/_4$9 часа утра вслѣдствіе того, какъ видно изъ его показанія, что въ 11 часовъ утра этого дня вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ SW, что прибой въ устьѣ канала, гдѣ стояла шхуна, сдѣлался такъ великъ, что лоцманъ отказался вывести шхуну въ въ море, и что барометръ показывавшій 9 ноября въ 9 часовъ вечера 30,7, въ тотъ же часъ утра 10 числа упалъ на 30,3. Коммисія, имѣя въ виду, что по шканечному журналу показано въ 11 часовъ утра, 10 числа вѣтеръ 6 баловъ, а барометръ 30,3, и находя это состояніе погоды вполнѣ благопріятнымъ для плаванія, не довѣрила показанію полковника Меньшаго и потребовала отъ лоцъ-капитана удостовѣреніе. Изъ полученнаго отвѣта видно, что 10 числа лоцманъ на шкуну былъ требованъ, но, по случаю прибоя и свѣжаго юго-западнаго вѣтра, лоцъ-капитанъ приказалъ не выводить ее въ море, а вахтенный начальникъ лейтенантъ Штакельбергъ, вносившій въ журналъ силу вѣтра, объяснилъ, что въ закрытомъ зданіями каналѣ вѣтеръ всегда тише чѣмъ въ морѣ, и что поэтому отмѣтки въ его журналѣ, могутъ не согласоваться съ дѣйствительною силою вѣтра въ морѣ. По всѣмъ этимъ основаніямъ коммисія не нашла возможнымъ отнести неточное исполненіе полученнаго приказанія къ винѣ полковника Меньшова.

Коммисія, разсматривая плаваніе шкуны до Моонзунда, нашла, что полковникъ Меньшой, снявшись съ якоря въ $^1/_4$9 часа утра,

11 ноября, при вѣтрѣ 6 баловъ, и выйдя изъ гавани въ $^1/_2$9, взялъ курсъ NW 67$^1/_2$° и подъ форъ-триселемъ и стакселемъ шелъ до 2 часовъ дня, когда, по причинѣ усилившагося вѣтра, отмѣченнаго въ журналѣ 7 балами, взялъ рифъ у форъ-триселя. Въ $^3/_4$5 открылся огонь Люзерортскаго маяка. Тогда былъ взятъ курсъ NO 45°, а въ $^1/_4$7 часа шхуна была отъ Люзерортскаго маяка на NW 35° въ разстояніи 5$^1/_2$ итальянскихъ миль. Въ $^1/_2$7 вѣтеръ сдѣлался свѣжій съ порывами и развелъ большое волненіе. Въ это время полковнику Меньшому слѣдовало рѣшиться идти ли открытымъ моремъ, какъ ему было рекомендовано, или идти въ Моонзундъ, о которомъ онъ имѣлъ свѣдѣніе по депешѣ, что онъ сомнителенъ; рѣшимость полковника Меньшого склонилась идти чрезъ Моонзундъ. Эту рѣшимость онъ объясняетъ тѣмъ, что наканунѣ выхода изъ Либавы, изъ опроса трехъ шхиперовъ бординговъ, прошедшихъ Моонзундомъ, онъ заключилъ, что Моонзундъ чистъ и притомъ полагалъ, что въ позднее осеннее время плаваніе на такомъ маломъ суднѣ, какъ шхуна, будетъ болѣе безопасно идя закрытыми мѣстами, чѣмъ открытымъ моремъ. Повѣрить это показаніе Меньшого коммисія была лишена возможности, такъ какъ фамиліи шхиперовъ полковнику Меньшому неизвѣстны. Въ 8 часовъ вечера вѣтеръ еще болѣе усилился; (въ журналѣ онъ помѣченъ 8 балами), почему въ $^1/_2$9 былъ взятъ курсъ къ курляндскому берегу, а въ 9 часовъ шхуна стала на якорь на 7 саженяхъ глубины. Въ $^3/_4$2 часа ночи вѣтеръ сталъ стихать, въ 6 часовъ, онъ дошелъ до 6 баловъ и это время, по мнѣнію коммисіи, было самое благопріятное для снятія съ якоря и слѣдованія въ Моонзундъ; между тѣмъ по рапорту командовавшаго шхуною и по шханечному журналу видно, что онъ снялся съ якоря въ $^1/_2$8. Потеря этого 1$^1/_2$ часа лишила полковника Меньшаго возможности войти въ Моонзундъ засвѣтло, не позже половины четвертаго, когда, не смотря на пасмурность, онъ могъ бы разсмотрѣть красный голикъ и тѣмъ избавить шкуну отъ крушенія. Полковникъ Меньшой объясняетъ, что онъ не снялся съ якоря въ 6 часовъ потому, что, становясь 11 ноября на якорь, не видѣлъ Церельскаго маяка, а потому не имѣлъ возможности съ точностію опредѣлить

якорное мѣсто и для этого дожидался разсвѣта. Это объясненіе коммисія не находитъ заслуживающимъ уваженія потому, что впереди шхуны былъ чистый проходъ и, слѣдовательно, въ точномъ опредѣленіи мѣста не настояло особенной надобности; къ тому же наканунѣ предъ тѣмъ, какъ шхуна стала на якорь, онъ за $2^3/_4$ часа былъ опредѣлившись по Люзерортскому маяку. Въ 12 часовъ шхуна прошла траверъ Рунскаго маяка. Въ $^1/_4$1 вѣтеръ сталъ свѣжѣть съ сильными порывами (7—8); по горизонту явилась пасмурность. Барометръ показывалъ 29, 86; тогда привели къ вѣтру съ намѣреніемъ укрыться за островомъ Руно; но едва это было исполнено какъ шхуна начала черпать носомъ и бортами, машина не выгребала, носъ зарывался въ волны и держаться болѣе въ бейдевиндъ не могла, а потому принуждены были спуститься на прежній курсъ. Невозможность держаться въ бейдевиндъ полковникъ Меньшой объясняетъ неимѣніемъ штормоваго грота, который былъ оставленъ въ ревельскомъ судовомъ магазинѣ и что собственно чрезъ неимѣніе его нашелся вынужденнымъ, несмотря на пасмурность, идти въ Моонзундъ. Объ этомъ неимѣніи штормоваго грота онъ объяснилъ коммисіи, что шхуну «Вѣха» ни отъ кого не принималъ и прибылъ на нее въ то время, когда она совершенно была готова къ выходу въ море, имѣя предписаніе отправиться немедленно въ Либаву и потому о неимѣніи грота узналъ въ то время, когда онъ понадобился. Такое объясненіе отчасти можетъ заслуживать уваженія, принимая во вниманіе спѣшность даннаго ему порученія; но неимѣніе на шхунѣ штормоваго грота, по мнѣнію коммисіи, не можетъ не составлять служебнаго упущенія, которое, по всей справедливости, должно быть отнесено къ неисправности бывшаго командира шхуны, который допустилъ свести въ магазинъ не только штормовые, но и всѣ запасные паруса. Въ $^1/_4$3 часа вѣтеръ усилился до 10 баловъ, сдѣлался крѣпкій съ порывами. Въ $^1/_4$4 увидѣвъ полуостровъ Кибросанъ съ лѣвой стороны, взяли курсъ въ Моонзундъ. Въ 4 часа открылся бѣлый Вердерскій огонь; тогда взяли курсъ на маякъ. Въ это время вѣтеръ усилился до степени шторма, такъ что при жестокой качкѣ и отъ набѣгающихъ съ кормы волнъ, дер-

жать прямо на маякъ не было возможности. Въ $^3/_4$5 часа шхуна находилась, по счисленію, отъ Вердерскаго маяка въ $2^3/_4$ миляхъ. Въ это время полковникъ Меньшой перемѣнилъ курсъ, чтобы взять въ средину между маякомъ и башнею Патерностеръ, которая, хотя и въ пасмурности, а была видна; а когда проходили траверзъ башни, то она показалась на нѣсколько мгновеній еще яснѣе, такъ что ошибаться въ ней или принять за другой предметъ не было возможности. Такимъ образомъ, видя маякъ съ правой стороны, а башню Патерностеръ съ лѣвой, командующій шхуною былъ увѣренъ, что входитъ въ Моонзундъ. Когда проходили траверзъ башни, полковникъ Меньшой замѣтилъ время по своимъ часамъ, тогда было 57 минутъ 5-го. О замѣченномъ времени онъ никому не обьявилъ и зная ходъ по лагу, который бросали при входѣ въ Моонзундъ, самъ распоряжался курсомъ шхуны, отдалъ приказаніе держать на Куйвастъ. Сколько прошло отъ того времени когда проходили траверзъ башни до перемѣны курса—ни полковникъ Меньшой и ни кто изъ офицеровъ объяснить не могли. Изъ показаній послѣднихъ видно только, что тотчасъ послѣ перемѣны курса шхуна стала на мель. Полковникъ же Меньшой объяснялъ, что отъ перемѣны курса прошло не болѣе 10 минутъ.

Это послѣднее объясненіе не только неосновательно, но служитъ коммисіи главнымъ убѣжденіемъ къ открытію причины постановки шхуны на рифъ. По мнѣнію коммисіи, полковникъ Меньшой, зная время хода шхуны отъ траверза башни и полагая, что красный голикъ, котораго за темнотою видѣть было нельзя, пройденъ, сдѣлалъ перемѣну курса ранѣе слѣдуемаго времени и единственно чрезъ эту ошибку подвергъ ее крушенію. Къ тому же бѣдствіе судна по мнѣнію коммисіи не мало способствовало и то, что яркій огонь Вердерскаго маяка обманулъ полковника Меньшова въ мѣстѣ нахожденія шхуны, и что онъ считая себя ближе къ маяку, на самомъ дѣлѣ былъ ближе къ башнѣ Патерностеръ, а слѣдовательно и къ рифу простиравшемуся на сѣверъ отъ этой башни.

За тѣмъ коммисія разсматривая дѣйствія комадовавшаго шхуною, когда она была уже на рифѣ, нашла, что со стороны его

были приняты не довольно энергическія мѣры къ облегченію и снятію шхуны. Изъ объясненія полковника Меньшова видно, что тотчасъ по постановкѣ шхуны на мель, онъ, остановивъ машину, сталъ убирать паруса, спустилъ гребныя суда и, переведя команду на ютъ для облегченія носа, далъ машинѣ задній ходъ. Убѣдясь же въ недѣйствительности этихъ мѣръ, приказалъ выбрасывать уголь и отливать старую воду. Вся эта работа, взявшая времени до 2 часовъ, когда большой прибыли воды еще не было, по мнѣнію коммисіи, было не на столько дѣйствительна, чтобы могла облегчить шхуну. Если бы полковникъ Меньшой, имѣя 40 человѣкъ команды, прямо приступилъ къ выбрасыванію баласта, котораго у него было до 2 тыс. пудовъ, то съ $6^1/_4$ часовъ, когда шхуна стала на мель, до 2 часовъ, когда прибыль воды сдѣлалась такъ велика, что отливать ее не успѣвали, могъ бы облегчить ее на столько, что по всей вѣроятности, она сошла бы съ мели прежде, чѣмъ подводная ея часть была повреждена; но это не было сдѣлано полковникомъ Меньшимъ, и судя по показаніямъ нижнихъ чиновъ, было выбрашено угля весьма немного, не болѣе 10 мѣшковъ, какъ показываетъ боцманъ Жилинъ. Шхуна приведена изъ Англіи совершенно вооруженною въ 1857 году; цѣнность ея съ механизмомъ, вооруженіемъ и со всѣми принадлежностями показана по судовому списку флота, за 1868 годъ и по дѣльной книгѣ 36012 руб. сер. Изъ находящихся на ней вещей нѣкоторыя спасены; какъ о спасенныхъ такъ и объ оставшихся на шхунѣ вещахъ имѣются при дѣлѣ вѣдомости, въ которыхъ, впрочемъ, не для всѣхъ предметовъ обозначена цѣнность, потому что при Ревельскомъ портѣ свѣдѣній объ оцѣнкѣ нѣкоторыхъ предметовъ не оказалось.

Сообразивъ все вышеизложенное, Кронштадтскій военно-морской судъ находитъ, что постановка винтовой шхуны «Вѣха» на мель произошла не вслѣдствіе какихъ-либо упущеній или неосторожности со стороны командовавшаго оною полковника Меньшаго, а по причинѣ ошибки его въ опредѣленіи близости разстоянія шхуны отъ маяка Вердеръ; подобная же ошибка, по мнѣнію суда, не должна быть поставлена въ вину г. Меньшаго. По этимъ соображеніямъ военно-морской судъ на основаніи

1 п. 825 ст. Воен.-мор. суд. Уст. постановилъ: помощника командира Ревельскаго порта корпуса флотскихъ штурмановъ полковника Николая Павлова Меньшаго считать по этому дѣлу оправданнымъ.

Мнѣніе суда Высочайше утверждено.

Барказъ «Лагъ».

5 іюня 1869 года въ $^1/_2$9 часа пополудни паровой барказъ «Лагъ», подъ командою корпуса штурмановъ капитана Маргасова, вышелъ изъ кронштадтской гавани при благопріятныхъ обстоятельствахъ, имѣя на буксирѣ 6-весельный вельботъ и на полуютѣ 4-весельную шлюбку. Барказъ этотъ шелъ въ Трансундъ для обслѣдованія 28-футовой банки, найденной въ прошломъ 1868 году фрегатомъ «Петропавловскъ». Пройдя около 11 часовъ за послѣднюю красную вѣху, капитанъ Маргасовъ приказалъ повернуть назадъ потому, что задувшій съ $^1/_2$11 часа WSW сталъ свѣжѣть и горизонтъ покрылся туманомъ. Во время же самаго поворота нашелъ густой туманъ, сопровождавшійся порывомъ, который развелъ большое волненіе и спустя около $^1/_4$ часа отъ поворота, барказъ, идя среднимъ ходомъ, всталъ на камень у берега Кронштадтской косы. Съ камня этого, вслѣдствіе завоза съ кормы якоря и бросивъ въ воду 210 пудовъ угля, барказъ, при полномъ заднемъ ходѣ, сошелъ безъ поврежденія и, продолжая идти кормою къ завезенному якорю, вторично всталъ между каменьями на глубинѣ 4$^1/_2$ и 5 футъ, гдѣ, не смотря на всѣ принятыя мѣры и остался. Вскорѣ за тѣмъ въ носовой части, отъ удара барказа волненіемъ о камень, образовалась пробоина, черезъ которую вода пошла сначала въ командное помѣщеніе, а потомъ стала проникать въ каюту и машинное отдѣленіе. Въ 3 часа утра туманъ немного прочистило, увидѣли Кронштадтскую косу и свезли съ барказа на берегъ всѣ инструменты, вещи и провизію; капитанъ Маргасовъ съѣхалъ послѣднимъ. 8 іюня барказъ былъ снятъ съ мели средствами Кронштадтскаго порта и 9 числа приведенъ въ гавань

для исправленія. По произведенному осмотру барказа «Лагъ» оказались пробоины въ средней и носовой подводной части корпуса; нѣкоторые листы и шпангоуты помяты.

На слѣдствіи капитанъ Маргасовъ въ оправданіе свое показалъ, что, пройдя послѣднюю красную вѣху, отъ которой находился въ 50 саженяхъ къ S и въ 100 саженяхъ къ W, въ виду засвѣжѣвшаго вѣтра и тумана, онъ замѣтилъ по нижнему компасу R SSO, который велъ барказъ гораздо южнѣе красныхъ вѣхъ и приказалъ рулевому положить лѣво на бортъ; но во время поворота налетѣлъ порывъ съ густымъ туманомъ; поворотивъ, онъ спустился въ каюту и убѣдясь по двумъ компасамъ, что идетъ на R SSO, приказалъ рулевому такъ держать; поручику Андруцкому онъ велѣлъ чрезъ $^1/_4$ часа бросить лагъ и лотъ, но сдѣлать этого не успѣлъ потому что до истеченія этого времени барказъ, имѣя средній ходъ, всталъ на мель. Глубина подъ барказомъ отъ $4^1/_2$ до 5 ф., а на сажень отъ него 8 футъ. Барказъ сидѣлъ въ грузу ахтеръ-штевнемъ 5, а форъ-штевнемъ $4^1/_2$ фута. Далѣе командиръ пояснилъ: 1) что послѣ поворота отъ красной вѣхи ему приходилось нѣсколько разъ спускаться въ каюту, чтобы повѣрить курсъ и при этомъ онъ замѣчалъ, что рулевой уклонялся отъ румба нѣсколько влѣво, потому что предъ нимъ не было компаса, а бывшій на ютѣ главный компасъ оставался безъ употребленія вслѣдствіе большой и неправильной девіаціи; при поворотѣ барказа онъ хорошо замѣтилъ красную вѣху и разсчитывалъ на вѣрность бывшихъ въ каютѣ двухъ компасовъ, показывающихъ одинаково, и еще болѣе убѣдился въ вѣрности своего курса тѣмъ, что послѣ поворота видѣлъ съ лѣвой стороны шедшее правымъ галсомъ двух-мачтовое судно. Причину возвращенія въ Кронштадтъ капитанъ Маргасовъ объясняетъ состояніемъ погоды, продолжать же путь въ море онъ считалъ опаснымъ, потому что на барказѣ, при бывшемъ въ то время свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ боковомъ волненіи, легко могло залить машину; якоря были маловѣсны, чтобъ удержаться на нихъ, почему необходимо было поддерживать пары, а поддерживать ихъ было невозможно, потому что волненіемъ могло залить кочегарную, а не поддерживая

удержаться на якоряхъ не разсчитывалъ. Девіація компасовъ была опредѣлена самимъ капитаномъ Маргасовымъ, но для повѣрки компасовъ онъ, Маргасовъ, не обращался къ кронштадтской компасной обсерваторіи и, какъ видно, не счелъ этого нужнымъ.

Сообразивъ показанія г. Маргасова, съ показаніями свидѣтелей и обстоятельствами дѣла, слѣдственная коммисія находитъ: 1) что барказъ «Лагъ», не обладая морскими качествами, не могъ держаться въ морѣ при свѣжемъ вѣтрѣ и волненіи, — боковое волненіе было для него небезопасно; имѣя на буксирѣ 6-весельный вельботъ и на полуютѣ 4-весельную шлюпку не могъ бы удержаться на двухъ маловѣсныхъ якоряхъ при бывшихъ 5-го іюня волненіи и вѣтрѣ; 2) что если капитанъ Маргасовъ, замѣтивъ засвѣжѣвшій вѣтеръ и на горизонтѣ туманъ, продолжалъ нѣкоторое время идти далѣе, а не сейчасъ же повернулъ обратно въ Кронштадтъ, то это сдѣлалъ онъ изъ желанія исполнить въ точности и немедленно приказаніе начальства, такъ какъ къ 20 числу того же іюня на транзундскомъ рейдѣ предполагался судамъ всѣхъ ранговъ Высочайшій смотръ; 3) что если бы во время поворота не налетѣлъ бы порывъ съ туманомъ, скрывшій всѣ предметные пункты, то г. Маргосовъ послѣ поворота могъ бы повѣрить взятый имъ курсъ, который велъ барказъ выше красныхъ вѣхъ. 4) Замѣчанное г. Маргасовымъ, нѣкоторое уклоненіе рулеваго отъ румба влѣво не приводило его въ сомнѣніе, потому что полагаясь на вѣрность двухъ бывшихъ въ каютѣ компасовъ, онъ считалъ себя внѣ опасности, въ чемъ его еще болѣе убѣдило проходившее съ правой стороны правымъ галсомъ двухмачтовое судно, а поэтому онъ не призналъ необходимымъ бросить лагъ и лотъ ранѣе $1/4$ часа послѣ поворота. Хотя съ этимъ послѣднимъ распоряженіемъ Маргасова коммисія не можетъ вполнѣ согласиться, такъ какъ, не имѣя наверху вѣрнаго путеваго компаса, лотъ въ данномъ случаѣ могъ служить единственнымъ указателемъ приближавшейся опасности, а потому бросаніе лота нужно было бы начать съ момента поворота; но, съ другой стороны, нельзя не принять въ соображеніе, что при тѣхъ условіяхъ, въ которыхъ на-

ходился барказъ, т. е. во время свѣжаго вѣтра, большой зыби, сильной боковой качки, густаго тумана и при значительномъ ходѣ для такого маленькаго судна, какъ барказъ, несмотря даже на малую глубину, лотъ не могъ бы показывать вѣрно, и для этого понадобилось бы приводить барказъ къ вѣтру и уменьшать ходъ, а такія дѣйствія, повторяемыя въ узкости, положительно сбиваютъ съ разсчета и уклоняютъ отъ назначеннаго курса, чѣмъ отчасти и оправдывается распоряженіе г. Маргасова, приказавшаго бросить лотъ чрезъ $^1/_4$ часа. А потому постановку на мель барказа «Лагъ», слѣдственная коммисія относитъ не къ винѣ капитана Маргасова, а къ стеченію неблагопріятныхъ обстоятельствъ: густаго тумана, свѣжаго вѣтра, большой зыби и плохихъ морскихъ качествъ барказа, имѣвшаго на буксирѣ 6-весельный вельботъ и на полуютѣ 4-весельную шлюпку. Что же касается убытка, по случаю исправленія барказа «Лагъ» и выброшеннаго за бортъ 210 пудовъ угля, всего на сумму 1802 рубля $35^1/_2$ коп., то коммисія полагаетъ принять таковой на счетъ казны.

Кронштадтскій военно-морской судъ, по расмотрѣнію дѣла на судебномъ слѣдствіи, не призналъ капитана Маргасова виновнымъ въ постановкѣ барказа «Лагъ» на мель, относя это событіе къ несчастнымъ случайностямъ въ морѣ, и постановилъ: капитана корпуса флотскихъ штурмановъ Маргасова 2 считать по этому дѣлу оправданнымъ.

Мнѣніе суда Высочайше утверждено.

Гибель фрегата «Олегъ».

Фрегатъ «Олегъ» погибъ 3 августа 1869 года. Начальникъ эскадры брсненосныхъ судовъ донесъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ:

Броненосную эскадру Его Императорскаго Величества постигло величайшее несчастіе. Послѣ двухдневнаго упражненія въ построеніяхъ и въ перестроеніяхъ, исполнявшихся съ безукориз-

ненною правильностью, при перемѣнѣ фронта, въ половинѣ 8 часа вечера вчерашняго числа 3 августа, батарея Кремль и фрегатъ «Олегъ» столкнулись, причемъ послѣдній потонулъ чрезъ промежутокъ около 15 минутъ. Совершенный штиль, близость всѣхъ судовъ эскадры и хладнокровная распорядительность какъ командировъ столкнувшихся судовъ, такъ и контръ-адмирала Керна и командировъ всѣхъ прочихъ кораблей, съ помощію Божіею и полнаго порядка, дали возможность спасти на шлюпкахъ: командира, всѣхъ офицеровъ, гардемариновъ, кондукторовъ и 497 человѣкъ нижнихъ чиновъ несчастнаго фрегата, отъ котораго остались на поверхности воды только верхушки брамъ-стеньгъ, въ шир. 60°5'45"N и долготѣ отъ Гринича 27°18'0" и семь гребныхъ судовъ. Изъ большаго экипажа въ 545 человѣкъ, только что сформированнаго и потому мало испытавшаго внезапныя случайности морскаго быта, мы не досчитываемся 16 человѣкъ.

Шканечный журналъ и казенный сундукъ спасены лицами, на обязанности которыхъ это лежитъ по уставу.

Командиръ фрегата капитанъ 1-го ранга Майдель и старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Толбухинъ спустились предъ моментомъ погруженія своего корабля на полуразбитый при столкновеніи затонувшій катеръ, отцѣпивъ его съ трудомъ отъ талей, державшихъ его за фрегатъ и потомъ были приняты шестеркою съ корвета «Витязь». Всѣ ростерные найтовы успѣли отдать, такъ что лѣвый барказъ съ полубарказомъ въ немъ благополучно всплылъ во время погруженія фрегата съ людьми, бывшими на нихъ. Правый барказъ, также съ катеромъ въ немъ, всплылъ, но, опрокинутый и перебитый ударомъ грота рея во время погруженія фрегата. Офицеры были распредѣлены по бортамъ для наблюденія за порядкомъ посадка людей на шлюпки; койки были вынуты изъ сѣтокъ, чтобы вмѣстѣ съ люками и другими деревянными вещами служить временнымъ средствомъ для удержанія на водѣ людей, которые не успѣли бы попасть въ шлюпки.

У батареи «Кремель» въ узкомъ таранномъ отдѣленіи набѣжала вода до 7 футъ, но по, выкачкѣ, течь не превышаетъ 1 дюйма въ часъ. Сколько я разъяснилъ себѣ причину столкновенія, оно

произошло такъ: какъ ни искусно командиры управляютъ теперь батареями нашими, прежде считавшимися «невозможными въ строю» по своей рыскливости, но есть особенности у этихъ судовъ, неподчинимыя контролю. Разъ положивъ руля, даже немного, для какой-либо цѣли, полученное вращательное движеніе остановить скоро нѣтъ никакой возможности. Эскадра шла строемъ фронта и всѣмъ надлежало, поворотившись разомъ вправо на 8 румбовъ, поворотить послѣдовательно еще на 16. Кремль предъ началомъ маневра катившійся нѣсколько влѣво, не успѣлъ по этой причинѣ поворотиться вправо вмѣстѣ съ другими и потому остался внѣ строя, въ который спѣшилъ войти, между тѣмъ строй поворачивалъ послѣдовательно на 16 R. вправо.

«Кремль» обошла батарея «Первенецъ» и сталъ обходить фрегатъ «Олегъ»; въ то время «Кремль» уже положилъ лѣво руля для слѣдованія за «Первенцомъ». Видя подходящій «Олегъ», командиръ «Кремля» переложилъ руль и далъ задній ходъ машинѣ, но судно еще не успѣло получить задняго хода и произошло столкновеніе. Ударъ, однако же, былъ не особенно силенъ и даже бушприхтъ «Кремля» уцѣлѣлъ. Быстрое потопленіе надлежитъ приписать гнилости фрегата, въ который легко вошелъ шпиронъ, большому запасу угля и тяжести машины и артиллереи, а также полнымъ водою котламъ. Шпиронъ попалъ въ машинное отдѣленіе и командиръ фрегата немедленно получилъ донесеніе, что топки у печей заливаетъ. Одно за другимъ слѣдовали донесенія о томъ, что вода наполняетъ кубрикъ, что она подошла подъ батарейную палубу, что она выступаетъ въ батарею. При такихъ обстоятельствахъ онъ послалъ сначала занести тали на мачты, для спуска барказа, сдѣлалъ сигналъ «терплю бѣдствіе», распоряжался спускомъ гребныхъ судовъ, правильною посадкою людей на шлюпки и, наконецъ, уходомъ ихъ въ роковой моментъ, чтобъ не были втянуты въ водоворотъ. Обо всѣхъ офицерахъ, гардемаринахъ, кондукторахъ и нижнихъ чинахъ капитанъ отзывается съ большою похвалою. Если взять во вниманіе, что изъ 15 минутъ собственно на спасеніе людей пришлось не болѣе 10 минутъ, то нельзя не признать этотъ отзывъ вполнѣ заслу-

женнымъ и становится очевиднымъ, какой строгій порядокъ и дисциплина обнаружены при гебели фрегата «Олегъ», экипажъ котораго съ самоотверженіемъ исполнялъ до послѣдняго момента всѣ приказанія своихъ хладнокровныхъ и распорядительныхъ начальниковъ, готовясь къ погруженію на дно. Всѣ они потеряли все свое имущество и деньги.

Такъ быстро подоспѣвшая для спасенія людей помощь шлюпками съ другихъ судовъ на полномъ ходу, занятыхъ въ то время эволюціями, я надѣюсь, будетъ признана превосходнымъ и вполнѣ бойкимъ морскимъ маневромъ, заявляющимъ не менѣе предъидущаго о порядкѣ и военномъ духѣ на судахъ ввѣренной мнѣ эскадры.

Командиръ фрегата «Олегъ» капитанъ 1-го ранга Майдель о гибели своего фрегата донесъ: 3 августа въ 7 часовъ пополудни, при тихомъ вѣтрѣ, безъ волненія, ввѣренный мнѣ 57 пушечный фрегатъ «Олегъ» находился въ составѣ эскадры подъ флагомъ генералъ-адъютанта, вице-адмирала Бутакова, шедшей въ ордерѣ фронта и занималъ третье мѣсто отъ лѣво-фланговаго адмиральскаго фрегата «Петропавловскъ». Въ 7 часовъ съ флагманскаго фрегата былъ сдѣланъ сигналъ: перемѣнить фланги, поворачивая вправо, почему ввѣренный мнѣ фрегатъ, по спускѣ сигнала, немедленно поворотилъ вправо на 8 румбовъ, продолжая слѣдовать по струѣ батареи «Первенецъ» въ томъ же растояніи, въ какомъ находился въ ордерѣ фронта.

Продолжая маневръ, когда шедшая впереди «Олега» батарея «Первенецъ» поворотила вправо на 16 румбовъ, на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ начался второй поворотъ на 16 румбовъ, чтобы остаться на своемъ мѣстѣ въ кильватерѣ батареи «Первенецъ». Батарея «Кремль» бывшая внѣ строя, при началѣ втораго поворота фрегата «Олегъ», находилась по направленію его лѣваго крамбола и также поворачивала вправо. Видя, что «Кремль», катясь вправо, начинаетъ сближаться съ фрегатомъ, я приказалъ дать полный ходъ, чтобы тѣмъ ускорить циркуляцію фрегата, такъ какъ, для избѣжанія столкновенія съ батареею «Кремль» не было возможности ни уменьшить хода, ни переложить руля, не подставляя бокъ фрегата удару батареи. Такъ какъ фрегатъ

поварачивалъ на своемъ мѣстѣ и интервалъ между «Олегомъ» и батарею Первенецъ былъ не болѣе $1^1/_2$ кабельтовыхъ, если еще не меньше, то я полагалъ, что «Кремль» совершитъ свой поворотъ внѣ линіи строя и останется поралельно фрегату.

Когда фрегатъ во время поворота, совершилъ уже циркуляцію болѣе 9 румбовъ, сближавшаяся съ нимъ батарея Кремль ударила своимъ тараномъ въ лѣвый бокъ фрегата, подъ угломъ нѣсколько менѣе прямаго, впереди гротъ-мачты и лѣваго выходнаго трапа.

Батарея Кремль, послѣ удара своимъ тараномъ поворотилась въ лѣво и скользя вдоль лѣваго борта фрегата, по направленію къ его кормѣ, снесла съ лѣвыхъ боканцевъ всѣ шлюпки, т. е. 12 весельный катеръ и шестерку. Въ ту же минуту какъ послѣдовалъ ударъ, старшій механикъ подпоручикъ Машнинъ 1, выбѣжалъ ко мнѣ на верхъ и доложилъ, что вода быстро прибываетъ въ машинное отдѣленіе; я немедленно приказалъ спускать всѣ гребныя суда, а въ то же время продолжать дѣйствіе машины для выкачиванія воды и велѣлъ поставить людей на всѣ помпы.

Старшій механикъ едва успѣлъ сбѣжать въ машину какъ вновь вернулся ко мнѣ и доложилъ, что сію минуту зальетъ топки. Тогда я приказалъ вахтенному штурманскому офицеру прапорщику Кейзеру поднять сигналъ: «терплю бѣдствіе и имѣю необходимость въ немедленной помощи».

Въ это время изъ батареи закричали «пожаръ»! Старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Толбухинъ принявши команду авраломъ тотчасъ послѣ столкновенія, приказалъ ударить пожарную тревогу. Всѣ эти команды отданныя одна вслѣдъ за другою, были исполнены въ совершенномъ порядкѣ и сигналъ былъ поднятъ.

Не смотря на то, что за исключеніемъ 100 человѣкъ, команда фрегата «Олегъ» состояла изъ рекрутовъ и людей бывшихъ въ первый разъ въ морѣ, я не замѣтилъ между ними ни робости, ни упадка духа столь свойственныхъ въ такую критическую минуту: всѣ матросы исполняли свою обязанность какъ бы во время простаго ученія, безъ всякой суэты и замѣшательства.

По первой же командѣ марсовые побѣжали по марсамъ для подачи горденей, на палубѣ обрубали барказные найтовы, сбросили четверку, помѣщавшуюся на банкахъ барказа, и стали закладывать сей и нокъ тали.

Къ помпамъ и для тушенія пожара люди были отдѣлены изъ числа находившихся при спускѣ гребныхъ судовъ. Гребныя суда съ правыхъ боканцевъ были спущены немедленно на воду, при спускѣ же гички, висѣвшей за кормою, носовые тали заѣли; черезъ что изъ находившихся въ ней при спускѣ двухъ матросовъ, одинъ изъ нихъ упалъ за бортъ и былъ вытащенъ подоспѣвшимъ катеромъ съ батареи «Кремль».

Для спасенія этого человѣка, былъ брошенъ спасительный буекъ со вставленнымъ въ него фальшфееромъ. Хотя это обстоятельство само по себѣ не имѣетъ важности, но я упоминаю объ немъ потому, что этотъ фальшфееръ показалъ намъ въ послѣдствіи продолжительность времени крушенія фрегата: когда фрегатъ пошелъ ко дну этотъ фальшфееръ еще горѣлъ на водѣ, слѣдовательно отъ спуска судовъ съ боканцевъ, до погруженія фрегата на дно, прошло не болѣе 15 м. Причина мнимаго пожара была та, когда вода подступила къ топкамъ и начала быстро заливать ихъ, то пламя выбросило въ качегарное отдѣленіе, что и подало поводъ сдѣлать пожарную тревогу. Когда дымъ пересталъ идти изъ трубы, я приказалъ отставитъ пожарную тревогу и вслѣдъ за тѣмъ старшій механикъ, вбѣжавъ на верхъ въ третій разъ, сказалъ, что вода показалось уже въ жилой палубѣ и быстро поднимается.

Въ неминуемой гибели фрегата, не было уже никакого сомнѣнія: оставалось поспѣшить спасеніемъ команды. Я приказалъ спустить людей съ марсовъ долой, прекратить всѣ работы, и видя подходящія къ фрегату гребныя суда съ эскадры, приказалъ господамъ офицерамъ стать по бортамъ для разсаживанія людей и сохраненія между ними порядка и въ тоже время выбрасывать за бортъ: койки, люки, трапы и другіе предметы могущіе послужить для спасенія команды, когда фрегатъ пойдетъ ко дну. Приказанія эти исполнялись командою быстро и съ тѣмъ же порядкомъ какъ и предъидущія. Первыми были спущены на

суда: больные нижніе чины, доктора и священникъ. Во все это время фрегатъ былъ накрененъ на правую сторону, примѣрно, градусовъ на 7 или на 8, а потому вода стала подходить къ пушечнымъ бортамъ батарейной палубы. Съ обоихъ бортовъ фрегата спускали на концахъ и по штормъ трапамъ команду на гребныя суда, и почти двѣ трети были посажены, какъ съ флагманской батареи «Первенецъ» закричали: «гребныя суда отъ фрегата прочь — фрегатъ тонетъ», я повторилъ это приказаніе, чтобы гребныя суда, наполненныя командою, поспѣшили отойти отъ фрегата и не могли быть увлечены въ водоворотъ или повреждены его рангоутомъ. На фрегатѣ оставалось человѣкъ около тридцати команды, стоявшихъ въ барказѣ и на шкафутныхъ сѣткахъ лѣвой стороны, такъ какъ правая сторона фрегата была уже почти въ водѣ; изъ офицеровъ оставались лейтенантъ Валицкій и Гринвальдъ, бывшіе у бортовъ при размѣщеніи команды; я, старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Толбухинъ и бывшій въ авралѣ при мнѣ гардемаринъ Гессельблатъ находились на мостикѣ. Видя приближающуюся минуту окончательнаго погруженія фрегата на дно, я приказалъ людямъ, оставшимся на сѣткахъ, броситься за бортъ, чтобъ не быть увлеченными въ водоворотъ и хвататься за плавающіе люки и другіе предметы. Тогда старшій офицеръ, подойдя ко мнѣ, сказалъ, что для личнаго нашего спасенія остается перескочить на катеръ, стоявшій у лѣвыхъ бизаньвантъ, сломанный батареею «Кремль» при столкновеніи и наполненный водою почти по банки. Едва я успѣлъ вскочить въ этотъ катеръ, вмѣстѣ со старшимъ офицеромъ капитанъ-лейтенантомъ Толбухиномъ и находившемся при мнѣ гардемариномъ Гессельблатомъ, какъ замѣтили, что фрегатъ началъ выпрямляться, такъ какъ вода хлынула уже въ шпигаты верхней палубы. На этотъ же катеръ успѣли перейти лейтенанты Валицкій и Гринвальдъ, остававшіеся до послѣдней минуты на своихъ постахъ для распредѣленія людей по шлюпкамъ, а также и инженеръ-механикъ прапорщикъ Эльснеръ и человѣка четыре матросовъ, изъ числа оставшихся на фрегатѣ.

Только что отвалившая отъ фрегата шестерка съ корвета «Витязь», нагруженная людьми, вернулась по просьбѣ старшаго

механика, на ней находившагося, на которую едва успѣлъ перескочить я, старшій офицеръ и гардемаринъ Гессельблатъ, какъ она принуждена была отгрести отъ погружавшагося бегинъ рея; хотя я и предполагалъ, что при погруженіи фрегата образуется водоворотъ, но его не было, а въ моментъ погруженія раздался трескъ отъ удара грота реи о правый барказъ съ находившимся въ немъ катеромъ бывшіе въ рострахъ и всплывшіе на воду, когда фрегатъ уходилъ на дно. Когда сѣтки фрегата ушли въ воду, то люди, бросившись за бортъ, держались за койки, нѣкоторые подплывали къ лѣвому барказу съ находившемся въ немъ полубарказомъ; правый же барказъ поврежденный грота-реею опрокинулся вмѣстѣ съ бывшимъ въ немъ катеромъ; шлюпки, державшіяся вблизи фрегата, увидѣвъ, что водоворота нѣтъ, немедля подошли къ мѣсту, гдѣ затонулъ фрегатъ, и подобрали людей державшихся за койки. Фрегатъ пошелъ ко дну на глубинѣ 32 саженей, въ $9^3/_4$ миляхъ отъ верхняго Гогландскаго маяка, на NW 84° въ 2 миляхъ отъ банки Мордвинова; мѣсто крушенія обозначилось торчавшими изъ воды на 10 или 11 футъ гротъ и форъ брамстеньгами, наклоненными немного на правую сторону. Счастливое спасеніе команды въ такой короткій промежутокъ надо приписать тихой погодѣ, необыкновенной быстротѣ, съ какою подоспѣли гребныя суда эскадры и строгой дисциплинѣ команды фрегата «Олегъ», сохранившейся до послѣдняго момента. Офицеры и команда были спасены въ томъ, во что были одѣты во время удара, такъ какъ во всѣ послѣдующія минуты исполняли свои служебныя обязанности съ примѣрнымъ самоотверженіемъ и, проникнутые долгомъ службы, не позаботились о спасеніи своего собственнаго имущества. Въ эти печальныя минуты каждый изъ чиновъ команды, казалось, желалъ перещеголять одинъ другаго своимъ самоотверженіемъ, и матросы, не только не толпились у борта, спѣша спастись, а хладнокровно ожидали распоряженій своихъ офицеровъ. Примѣры такого самоотверженія были ежеминутны; когда приказано было сажать на суда больныхъ, команда почтительно разступилась передъ священникомъ Павломъ, 60 лѣтнимъ старцемъ, и по приказанію лейтенанта Гринвальда,

бережно спустили его въ шлюпку; когда старшій штурманскій офицеръ штабсъ-капитанъ Трапезниковъ подошелъ къ шкафуту со шханечнымъ журналомъ, то команда раздвинулась, и нѣкоторые сказали: «садитесь, ваше благородіе». Часовые у денежнаго сундука и въ малой крюйтъ-камерѣ оставались на своихъ постахъ до тѣхъ поръ, пока не были сняты, по приказанію старшаго офицера, своимъ эфрейторомъ. Часовой у большой крюйтъ-камеры, вслѣдствіе быстраго погруженія фрегата носовой частью, утонулъ, оставаясь на своемъ постѣ. Кромѣ того, утонули марсовыхъ 12 матросовъ и 1 качегаръ, не бывшій навахтѣ въ моментъ столкновенія. Спасены: всѣ офицеры, гардемарины и 487 человѣкъ команды; при гибели фрегата спасено: старшимъ штурманскимъ офицеромъ шханечный журналъ, корпуса штурмановъ прапорщикомъ Кейзеромъ—сигнальныя книги, ревизоромъ мичманомъ Безобразовымъ—фрегатскій денежный сундукъ. Сундуки съ матросскими деньгами спасены фельдфебелями, по приказанію ротныхъ командировъ, которые оставались при своихъ мѣстахъ, распоряжались спускомъ гребныхъ судовъ съ ростръ и посадкою команды на шлюпки; лейтенантъ Гринвальдъ спасъ матросскія деньги своей роты лично, найдя для того свободный моментъ послѣ спуска гребныхъ судовъ съ боканцевъ; шнуровыя книги тоже спасены содержателями, за исключеніемъ шкиперской, находившейся въ шкиперской каютѣ, въ носу, быстро затонувшей послѣ удара, и машинной шнуровой книги, которую не могли достать изъ развороченной, при столкновеніи, каюты содержателя. Старшій механикъ подпоручикъ Машнинъ 1-й успѣлъ спасти угольныя квитанціи; изъ частнаго имущества не спасено ничего.

Донося вашему превосходительству о подробностяхъ печальной гибели фрегата «Олегъ», я считаю своею обязанностію прибавить, что этотъ несчастный случай далъ мнѣ возможность засвидѣтельствовать вашему превосходительству о полной неустрашимости, строгой дисциплинѣ и бравости гг. офицеровъ и матросовъ команды «Олегъ». Безъ этихъ качествъ нельзя было бы ожидать столь успѣшнаго спасенія команды въ такое короткое время.

Съ другой стороны, командиръ батареи «Кремль» доноситъ: «Августа 3 въ 6 часовъ 40 м. вечера, ввѣренная мнѣ батарея находилась въ ордерѣ фронта эскадры на R NNO; при этомъ былъ сдѣланъ сигналъ: «перемѣнить фланги, поворачиваясь вправо. Въ это время батарея «Кремль» была нѣсколько впереди линіи фронта, вслѣдствіе чего, по спускѣ сигнала, когда всѣ суда поворотили вдругъ вправо на 8 R, она очутилась лѣвѣе линіи кильватера судовъ (чертежъ № 1).

Желая вступить въ кильватеръ впереди идущему корвету «Витязь», я началъ понемного склонять курсъ вправо; въ это время батарея «Первенецъ», имѣвшая ходъ болѣе чѣмъ «Кремль», стала обгонять ее, почему мнѣ пришлось отъ прежде принятаго курса отклоняться влѣво (чертежъ № 2) до тѣхъ поръ, пока корма «Первенца» не прошла носа «Кремля». Тогда я тотчасъ же положилъ руль $2\frac{1}{2}$ шлага лѣво, съ намѣреніемъ вступить въ кильватеръ «Первенцу» (чертежъ № 3) и «Кремль» быстро катился вправо. Въ этотъ моментъ я замѣтилъ, что сзади идущій фрегатъ покатился сильно влѣво (чертежъ № 4). Я тотчасъ же переложилъ руль право на бортъ, но раскатившаяся батарея не могла скоро перемѣнить направленія; хода же я не уменьшалъ, желая этимъ заставить судно скорѣе почувствовать руля, и только тогда, когда оставалось саженъ 8 до «Олега» т. е. когда не было уже надежды разойтись, я скомандовалъ «полный задній ходъ», который дѣйствительно и былъ данъ тотчасъ же, еще до столкновенія (чертежъ № 5), послѣ котораго, батарея «Кремль» при заднемъ ходѣ очень скоро отошла отъ фрегата; сознавая всю силу удара и замѣтивъ, кромѣ того, что на фрегатѣ послали людей готовить гребныя суда къ спуску, скомандовалъ тоже: спустить «гребныя суда», которыя были живо сброшены съ боканцевъ и посланы къ фрегату; гребныя же суда изъ ростеръ не были спущены, потому что остальная команда была послана на помпы и въ таранное отдѣленіе, гдѣ, какъ мнѣ доложили, въ это время открылась течь. Въ критическую минуту гибели фрегата «Олегъ», какъ гг. офицеры и гардемарины своею распорядительностію и энергіею такъ и нижніе чины бравымъ, быстрымъ исполненіемъ всѣхъ приказаній

старались превзойти другъ друга въ усердіи и желаніи помочь бѣдствующему судну.

Слѣдственная коммисія, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Ендогурова, собравъ всѣ свѣдѣнія относительно качествъ батареи «Кремль», обратилась къ начальнику эскадры генералъ-адъютанту вице-адмиралу Бутакову съ просьбою высказать свое мнѣніе о томъ, что могъ ли командиръ батареи «Кремль», мѣсто котораго во время эволюціи заняла батарея «Первенецъ», вступить въ промежутокъ между батареею «Первенецъ» и фрегатомъ «Олегъ» въ то время, когда эволюція не была еще окончена и имѣла ли право батарея «Первенецъ» и фрегатъ «Олегъ» обгонять батарею «Кремль» внутри эволюціоннаго круга?

Начальникъ эскадры отвѣтилъ коммисіи слѣдующимъ отношеніемъ: «На вопросы коммисіи, изложенные въ отношеніи № 418, имѣю честь увѣдомить, что основаніемъ сужденію о нихъ приходится считать наставленія къ эволюціоннымъ сигналамъ, препровожденнымъ мною въ коммисію вслѣдствіе ея требованія.

«Если же коммисія желаетъ получить мои толкованія этихъ наставленій, то обязываюсь изложить слѣдующее:

«Во-первыхъ, что отъ наставленій, по новости дѣла во всѣхъ флотахъ, нельзя еще требовать такой полноты, которая давала бы совершенно положительные отвѣты на всѣ могущіе возникать юридическіе вопросы.

«Во-вторыхъ, собственно разсматривая существующія наставленія къ эволюціямъ, я нахожу слѣдующее. При поворотѣ вдругъ на 8 R изъ строя фронта всѣ корабли каждый разъ выходятъ изъ строя, одни приходятся правѣе передоваго, другіе лѣвѣе его и всѣ тотчасъ стремятся поправить кильватерную линію. Если, вслѣдствіе растяженія линіи которымъ-либо кораблемъ, его обогнали, то онъ не обязанъ занимать мѣста въ концѣ строя, а занимаетъ слѣдующее, за обогнавшимъ его кораблемъ, мѣсто. Это естественное правило исходитъ изъ § 16 наставленій къ эволюціямъ и отъ несоблюденія его исправляемая линія растянулось бы еще болѣе.

«Въ виду этого командиръ батареи «Кремль» имѣлъ право и даже моральное обязательство идти за «Первенцемъ».

«Съ другой стороны, если коммисія въ своихъ изслѣдованіяхъ найдетъ, что батарею «Кремль» надлежитъ считать судномъ, *вышедшимъ изъ строя*, то къ ней примѣняется § 30 наставленій. Въ этомъ же случаѣ § 32 относится также къ батареѣ «Кремль», но лишь косвенно; ибо въ предъидущемъ § 29 говорится о суднѣ, которое, *вслѣдствіе поврежденія или паденія человѣка за бортъ* вышло изъ строя *и отстало отъ флота*. Если принять, что § 41 буквально относящійся къ фланговымъ, головнымъ, или концовымъ кораблямъ имѣетъ полную силу и въ отношеніи къ промежуточнымъ, то, казалось бы, онъ примѣняется къ батареѣ «Кремль» и обвиняетъ командира ея, но въ то же время послѣдняя статья § 24—ибо это былъ послѣдовательный поворотъ кильватернаго строя—служитъ ему оправданіемъ: онъ замедлилъ, хотя бы и по уважительнымъ причинамъ, исполненіемъ маневра въ началѣ его, и потому долженъ былъ пристроиться къ концу строя, если не могъ своевременно вступить въ свое мѣсто, не мѣшая другимъ, но послѣдовательный поворотъ доставилъ ему возможность поправить дѣло, и онъ по § 24 долженъ былъ воспользоваться имъ; подобнымъ образомъ §§ 11 и 29 служатъ ему оправданіемъ, ибо, во-первыхъ, онъ обязанъ былъ имѣть «главною заботою сохраненіе своего мѣста, а во-вторыхъ «Кремль» не просилъ и не получалъ разрѣшенія выйдти изъ строя и не имѣлъ на это даже времени. Выше было сказано. что при поворотѣ вдругъ на 8 румбовъ всѣ корабли болѣе или менѣе выходятъ изъ правильной кильватерной линіи. Поэтому весьма трудно опредѣлить, былъ ли «Кремль» внѣ строя послѣ поворота; но «Первенецъ», видя предъ собою растянутый промежутокъ, имѣлъ право, въ силу § 16 и 24 стремиться замѣстить его.

«Въ виду того, что батарея «Первенецъ» обошла «Кремль», «Олегу», кажется, оставались два способа дѣйствій: или пройти прямо до мѣста поворота корвета «Витязь» и тогда начать свой поворотъ на 16 R, или же, сохраняя свой промежутокъ отъ передняго мателота, т. е. отъ младшаго флагмана контръ-

адмирала Керна, поворачивать съ того мѣста, гдѣ началъ поворотъ означенный флагманъ. Принятая «Олегомъ» для послѣдней цѣли мѣра потребовала отъ «Кремля», слѣдовавшаго за «Перенцемъ», параллельнаго курса фрегату; но качества «Кремля» не дали ему возможности это выполнить.

«Во всякомъ случаѣ, необходимо имѣть въ виду, что на всѣхъ трехъ упомянутыхъ судахъ, вслѣдствіе происшедшаго замѣшательства, тотчасъ по поворотѣ вправо на 8 R должны были въ самый ничтожный промежутокъ времени рѣшить какъ кому дѣйствовать, и если кто-либо сдѣлалъ ошибку, то ее должно приписать кратковременности нашихъ плаваній и недостаткамъ нашихъ батарей.

«Сверхъ того, если бы происшедшее замѣшательство случилось между судами съ обыкновенными качествами поворотливости, то, по всей вѣроятности, обошлось бы безъ всякихъ серьезныхъ послѣдствій, почему весь этотъ случай я отношу главнѣйше къ исключительнымъ свойствамъ нашихъ батарей, имѣющихъ тотъ громадный недостатокъ, что, начавъ какое либо вращательное движеніе, ихъ непомѣрно трудно сдержать или заставить вращаться въ другую сторону».

Слѣдственная коммисія, разсмотрѣвъ дѣйствія судовъ эскадры во время построенія 3 августа 1869 года и принимая въ соображеніе 11, 15, 16, 24, 29, 30, 32, 40, 41 и 47 §§ наставленій къ эволюціоннымъ сигналамъ, а также приказъ начальника эскадры отъ 2 августа 1868 года № 58, нашла: въ тотъ моментъ, когда всѣмъ судамъ эскадры, по спускѣ сигнала № 639, нужно было тотчасъ начать движеніе вправо на 8 R, батарея «Кремль» не могла исполнить сигнала. Это неисполненіе, по объясненію командира, послѣдовало вслѣдствіе того, что онъ, желая увеличить интервалъ между ввѣренною ему батареею и корветомъ «Витязь», имѣлъ руль право и батарея катилась влѣво. Для одержанія же этого движенія, какъ видно изъ мнѣній капитана 1 ранга Пилкина, бывшаго командира «Кремля», и капитана 2 ранга Корнилова, надобно было употреблять около 2 минутъ, чрез что движеніе батареи «Кремль» замедлилось сравнительно съ другими судами и она прошла впередъ, т. е.

въ сторону отъ общей линіи, по которой шла уже вся эскадра.

Командиръ батареи «Первенецъ», видя въ сторонѣ батарею «Кремль» и руководствуясь 16 и 33 §§ эволюціонныхъ правилъ, обошелъ ее; о разстояніи же, въ коемъ въ это время находилась батарея «Кремль» отъ обходившей ее батареи «Первенецъ», спрошенныя при производствѣ слѣдствія лица дали разнообразныя показанія, опредѣляя это разстояніе одни отъ 7 до 30 саж., другіе въ 75 и 100 саж., а нѣкоторые въ 150 и 300 саж.

Замедлившій исполненіемъ и потерявшій свое мѣсто за корветомъ «Витязь», командиръ батареи «Кремль» считалъ себя въ правѣ вступить въ кильватеръ батареѣ «Первенецъ»; онъ разсчитывалъ, что батарея «Первенецъ», чтобы догнать на 150 саж. корветъ «Витязь» прибавитъ ходъ, и разстояніе между нею и фрегатомъ «Олегъ» увеличится на столько, что онъ успѣетъ до сближенія съ фрегатомъ войти въ кильватеръ батареѣ «Первенецъ»; въ этомъ предположеніи онъ пропустилъ «Первенецъ» впередъ, а самъ положилъ руль лѣво на бортъ; батарея «Кремль» быстро покатилась вправо; фрегатъ «Олегъ», имѣвшій 8 узловъ хода, слѣдовалъ въ данномъ 150 саж. разстояніи, за своимъ передовымъ мателотомъ, разстояніе между нимъ и батареею уменьшилось, суда мгновенно стали сближаться. Командиръ «Кремля», видя возможность столкновенія приказалъ положить руль право на бортъ и, вслѣдъ за этимъ, далъ машинѣ полный задній ходъ; однако было уже поздно, тѣмъ болѣе поздно, что, по приходѣ въ Кронштадтъ, по осмотрѣ батареи водолазами, оказалась у винта потеряннымъ одно перо, что и разъясняетъ замѣченную прежде неисправность движенія винта, которую командиръ приписывалъ въ одномъ изъ своихъ рапортовъ поврежденіямъ въ бакаутовыхъ подкладкахъ.

Въ свою очередь командиръ фрегата «Олегъ», буквально слѣдуя приказу 2 августа 1868 года № 56, недоумѣвалъ, не понимая намѣреній командира «Кремля». Онъ предполагалъ, что батарея «Кремль» совершитъ свой поворотъ внѣ линіи строя и останется параллельно фрегату; видя же возможность столкновенія и совершая второй уже поворотъ на 16 R, имѣя руль лѣво на бортъ, командиръ «Олега» приказалъ. для ускоренія вращенія,

дать полный ходъ машинѣ; но батарея «Кремль», непослушавшаяся еще руля и катившаяся также вправо гораздо быстрѣе фрегата, еще не могла получить задняго хода и потому ударила фрегатъ «Олегъ» впереди гротъ мачты, причемъ шпиронъ ея вошелъ въ машинное отдѣленіе и чрезъ промежутокъ около 15 минутъ фрегатъ пошелъ ко дну.

Изъ изложенныхъ дѣйствій батареи «Кремль» и фрегата «Олегъ» оказывается: во 1) если командиръ батареи «Кремль» къ положенію своему примѣнилъ 16 § наставленій къ эволюціоннымъ сигналамъ, то это примѣненіе не вполнѣ правильно: § этотъ приложимъ въ строгомъ смыслѣ только къ правильному кильватерному строю; когда эскадра идетъ въ этомъ порядкѣ, буквальное исполненіе его совершено основательно и не можетъ повести къ столкновенію; но едва ли можно допустить, чтобы всякое судно, хотя бы недалеко уклонившееся отъ линіи, имѣло право входить въ любой нерастянутый судами интервалъ въ то время, когда эволюціонное построеніе еще не вполнѣ окончено; въ такомъ случаѣ правило это вынуждало бы нѣкоторые корабли уменьшать ходъ для того, чтобы дать мѣсто кораблю желающему вступить въ избранный имъ промежутокъ и было бы совершенно противно духу приказа начальника эскадры отъ 2 августа 1868 года № 56, предписывающему совершить движеніе быстро и въ наименьшемъ эволюціонномъ кругѣ, отступая даже для этой послѣдней цѣли отъ буквы эволюціонныхъ правилъ. Кромѣ того, произвольный входъ судна въ промежутки между другими судами, во время совершенія эволюцій всегда подвергалъ бы его опасности столкнуться съ однимъ изъ нихъ.

Во 2) если командиръ батареи «Кремль», примѣнялся къ послѣдней статьѣ § 24, для того, чтобы воспользоваться послѣдовательнымъ поворотомъ кильватернаго строя и вступить въ линію, то онъ долженъ былъ сначала идти паралельно батареѣ «Первенецъ» и фрегату «Олегъ», и только при удобномъ случаѣ, въ то время, когда эскадра выстроится въ новую линію, вступить въ свое мѣсто или исполнить это по сигналу адмирала.

Въ 3) разнообразныя показанія спрошенныхъ коммисіею командировъ и офицеровъ фрегата «Олегъ», батареи «Кремль» и

«Первенецъ» не дали возможности опредѣлить истиннаго разстоянія, въ которомъ находилась батарея «Кремль» отъ кильватерной линіи, образовавшейся послѣ поворота всей эскадры на 8 R, и такъ какъ въ эволюціонныхъ правилахъ не означено какое разстояніе или положеніе судна слѣдуетъ принимать за предѣлъ, съ коего судно считается вышедшимъ изъ строя, то эта неопредѣлительность могла ставить командира въ недоумѣніе, и поэтому §§ 29, 30 и 32 не могутъ быть, въ отношеніи обвиненія, вполнѣ примѣнены къ дѣйствіямъ батареи «Кремль».

Въ 4) по смыслу 41 §, батарея «Кремль», какъ замедлившая приступить по сигналу адмирала къ исполненію движенія, должна была пристроиться къ концу строя, если не могла, не мѣшая другимъ, вступить въ свое мѣсто, т. е. за корветомъ «Витязь».

Въ 5) не оставшись, какъ бы слѣдовало, въ параллельномъ направленіи фрегату «Олегъ» и батареи «Первенецъ» и желая скорѣе вступить въ общую линію, командиръ батареи «Кремль» поступилъ вопреки 47 §, на основаніи котораго, идущій на свое мѣсто корабль можетъ пересѣчь устроиваемую линію въ такомъ только случаѣ, когда отъ этого не можетъ произойти столкновенія.

Что касается фрегата «Олегъ», то командиръ его поступилъ совершенно правильно и согласно §§ 11, 17 и 24, ибо онъ началъ поворотъ на 16 R въ то время, когда пришелъ въ точку поворота передняго мателота т. е. батареи «Первенецъ». Предугадать же намѣреніе командира батареи «Кремль», располагавшаго занять промежутокъ между нимъ и батареею «Первенецъ» онъ не могъ, а когда замѣтилъ быстрое приближеніе батареи «Кремль», то ему уже оставалось одно средство: болѣе уклониться вправо; имѣя же руль уже лѣво на бортѣ, онъ приказалъ дать полный ходъ для быстраго совершенія циркуляціи и избѣжанія удара перпендикулярно діаметральной плоскости чего, однако, достигнуть не могъ.

Такимъ образомъ, по мнѣнію коммисіи, причинами гибели фрегата «Олегъ» были во 1) похвальная всегда, но въ этомъ случаѣ неудавшаяся смѣлость командира батареи «Кремль»; во

2) рысклпвость батареи, вслѣдствіе которой, при положенномъ рулѣ на бортъ, она катится весьма быстро и одерживается съ большимъ трудомъ; 3) до нѣкоторой степени незамѣченная прежде потеря одного пера у винта, имѣвшая вредное вліяніе на дѣйствіе руля; 4) неопредѣленіе существующими инструкціями: слѣдуетъ ли корабль, кромѣ случаевъ, упоминаемыхъ въ 29 § наставленій, считать вышедшимъ изъ строя, если онъ, по какимъ-либо причинамъ, потерялъ въ линіи свое мѣсто, которое занялъ другой корабль, отсталъ или уклонился отъ кильватерной линіи строя. Пробѣлъ этотъ въ инструкціи можетъ невольно вводить въ заблужденіе.

Изложивъ мнѣніе свое о причинахъ столкновенія, коммисія находитъ справедливымъ указать на обстоятельства, которыя, по мнѣнію ея, значительно извиняютъ дѣйствіе командира батареи «Кремль» капитана 2 ранга Корнилова. Командуя нѣсколько лѣтъ двухбашенною лодкою «Смерчъ», онъ заслужилъ репутацію капитана, весьма ловко управлявшаго судномъ и батарея «Кремль» была ввѣрена ему только сначала нынѣшняго года, но онъ несмотря на то, что не имѣлъ еще возможности ознакомиться съ своеобразными качествами батареи «Кремль», не разъ, маневрируя на Транзундскомъ рейдѣ между судами, смѣлыми своими движеніями, успѣшно выходилъ изъ затруднительныхъ положеній и, обладая неоцѣненнымъ весьма важнымъ качествомъ для морскаго офицера—быстрою рѣшимостью, попытался и въ этотъ разъ вскочить въ избранный имъ интервалъ, чтобы не идти долгое время внѣ строя.

Кронштадтскій военно-морской судъ слушалъ дѣло о гибели 57 пушечнаго винтоваго фрегата «Олегъ», при столкновеніи его съ броненосною батареею «Кремль», за что были привлечены къ отвѣтственности командиръ фрегата капитанъ 1 ранга баронъ фонъ-Майдель и командиръ батареи капитанъ 2 ранга Корниловъ, и нашелъ: въ кампанію сего года эскадра броненосныхъ судовъ, подъ начальствомъ старшаго флагмана генералъ-адъютанта вице адмирала Бутакова, состоявшая изъ шести судовъ: фрегатовъ «Петропавловскъ» подъ флагомъ начальника эскадры, «Пересвѣтъ» и «Олегъ», броненосныхъ батарей «Пер-

венецъ» подъ флагомъ младшаго флагмана контръ-адмирала Керна, и «Кремль», и винтоваго корвета «Витязь», 3 августа находилась въ Финскомъ заливѣ по восточную сторону о-ва Гогланда, упражняясь въ морскихъ эволюціяхъ; въ 7 часовъ пополудни того дня, при 7 узлахъ хода, эскадра эта шла въ сказанномъ выше порядкѣ въ линіи фронта на R NNO, имѣя на лѣвомъ флангѣ фрегатъ «Петропавловскъ», на правомъ корветъ «Витязь»; въ началѣ 8 часа на флагманскомъ фрегатѣ былъ поднятъ сигналъ «перемѣнить фланги, поворачиваясь вправо»; для исполненія этого маневра всѣ суда должны поворотить вдругъ вправо на 8 R, передній же корветъ «Витязь» на 24 R, прочія суда, придя въ точку поворота передоваго, поворачиваютъ послѣдовательно на 16 R; когда же послѣдній корабль войдетъ и въ кильватеръ прочимъ, то, по спускѣ исполнительнаго сигнала, поворачиваютъ вправо всѣ вдругъ на 8 R. Предъ поднятіемъ этого сигнала батарея «Кремль» находилась нѣсколько впереди линіи и ближе къ корвету «Витязь» чѣмъ къ батареѣ «Первенецъ», почему, для увеличенія разстоянія между нею и корветомъ былъ положенъ руль право, отчего батарея катилась влѣво; въ этомъ положеніи батарею засталъ означенный сигналъ, по спускѣ котораго она поворотила вправо на 8 R, но, запоздавъ поворотомъ, оставалась влѣво отъ линіи кильватера прочихъ судовъ; слѣдовавшая по диспозиціи за «Кремлемъ» батарея «Первенецъ», видя ее вышедшею изъ строя, обошла ее, вступивъ въ кильватерѣ корвету «Витязь»; тогда на батареѣ «Кремль» положили руль лѣво на бортъ, съ намѣреніемъ вступить въ кильватеръ обошедшей ее батареѣ «Первенецъ» за которою слѣдовалъ въ полутора кабельтовѣ фрегатъ «Олегъ», уже приступившій къ исполненію втораго поворота на 16 R; на «Олегѣ» считали батарею «Кремль» также внѣ строя, почему предполагали, что она ляжетъ параллельно фрегату; увидя же, что батарея «Кремль» направляется въ кильватеръ той же батареѣ, за которою слѣдовалъ фрегатъ, и сильно катится вправо, на фрегатѣ, въ избѣжаніе столкновенія, приказано было дать машинѣ самый большой ходъ для ускоренія циркуляціи; на батареѣ же, замѣтя быстрое приближеніе фрегата «Олегъ», переложили руль право на бортъ; но

*

батарея, какъ броненосное судно, не могла быстро послушаться руля и продолжала катиться вправо; послѣ этого, видя сближеніе «Кремля» съ «Олегомъ», на батареѣ данъ заднiй ходъ, но уже поздно: батарея врѣзалась шпирономъ въ лѣвый бортъ фрегата, пробивъ его впереди гротъ-мачты и при заднемъ ходѣ прошла вдоль лѣваго борта, сорвавъ у него висѣвшія на боканцахъ шлюпки. Командиръ фрегата, тотчасъ по столкновеніи съ батареею, получилъ донесеніе отъ старшаго механика, что вода быстро наполняетъ машинное отдѣленіе, и видя неминуемую гибель фрегата, распорядился спускомъ гребныхъ судовъ съ правыхъ боканцевъ, что моментально было исполнено; приказалъ спустить на воду изъ ростеръ барказы и вмѣстѣ поднять сигналъ: «терплю бѣдствіе, имѣю надобность въ немедленной помощи». На этотъ призывный сигналъ со всей эскадры были посланы шлюпки, на которыя командиръ и находившіеся у него подъ командою офицеры размѣщали экипажъ погибающаго фрегата; причемъ спасены: вахтенный журналъ, денежныя суммы и сигнальныя книги; командиръ же фрегата и съ нимъ старшій офицеръ капитанъ-лейтенантъ Толбухинъ, лейтенанты: Валицкій и Гринвальдъ, инженеръ-механиковъ прапорщикъ Эльснеръ, находившійся при капитанѣ гардемаринъ Гассельблатъ и 4 матроса предъ самымъ моментомъ погруженія фрегата вскочили на разбитый при столкновеніи съ батареею и затонувшій по банки катеръ, который едва успѣли отцѣпить отъ талей, какъ фрегатъ пошелъ ко дну на глубинѣ 32 саженъ въ широтѣ 60° 5′ 45″ N, долготѣ отъ Гринича 27° 18′ O. Изъ всего экипажа фрегата, состоявшаго изъ 545 человѣкъ и большею частію людей молодыхъ, дѣлающихъ первую компанію, не досчитались 16 человѣкъ, которые погибли вмѣстѣ съ фрегатомъ. Фрегатъ утонулъ со всѣмъ находившемся на немъ имуществомъ, стоющимъ казнѣ 469,900 рублей 48³/₄ коп.; кромѣ того, заявленъ частный искъ вольнонаемнаго повара Васильева о потерянномъ имъ, при гибели фрегата, имущества на сумму 219 руб. 89 коп. Батарея «Кремль», при столкновеніи съ фрегатомъ, получила незначительное поврежденіе въ таранномъ отдѣленіи.

По разсмотрѣнію дѣла на судебномъ слѣдствіи, кронштадтскій

военно-морской судъ находитъ, что хотя въ видахъ совершенствованія морскаго искуства быстрая рѣшительность командира составляетъ похвальное качество и даже нельзя безусловно порицать нѣкоторый рискъ командира при управленіи судномъ, но тѣмъ не менѣе, при практическихъ эволюціяхъ между броненосными и деревянными судами никогда не слѣдуетъ упускать изъ виду особыхъ свойствъ нашихъ батарей, могущихъ при малѣйшей неосторожности въ управленіи ими причинить гибельныя послѣдствія. Переходя отъ этихъ общихъ разсужденій къ разбираемому печальному случаю, военно-морской судъ усматриваетъ, что командиръ батареи «Кремль», командуя ею только первый годъ, если и не успѣлъ въ совершенствѣ узнать всѣ качества этого судна, то на столько былъ знакомъ съ главнѣйшими особенностями батареи, что, имѣя ихъ въ виду, не долженъ былъ безъ очевиднаго риска разсчитывать благополучно занять мѣсто за батареею «Первенецъ», за которою слѣдовалъ, не увеличивая прежняго интервала, фрегатъ «Олегъ». На этомъ основаніи военно-морской судъ призналъ командира броненосной батареи «Кремль» капитана 2 ранга Корнилова виновнымъ въ неосторожности, заключающейся въ томъ, что, зная несовершенныя качества командуемаго имъ судна, рѣшился во время эволюціи вступить въ кильватеръ обогнавшей его батареѣ «Первенецъ», послѣдствіемъ чего было столкновеніе съ фрегатомъ «Олегъ», а потомъ и самая гибель сего фрегата. Въ дѣйствіяхъ же командира фрегата «Олегъ» капитана 1 ранга барона фонъ-Майделя, судъ не только не усматриваетъ какихъ-либо упущеній или нарушеній правилъ морскаго искуства, но напротивъ того, находитъ, что распоряженія командира согласуются съ требованіемъ наставленій къ эволюціямъ; кромѣ того, когда фрегатъ постигло несчастіе, то спасеніе команды слѣдуетъ главнымъ образомъ приписать отличной распорядительности командира и тому военному порядку и строгому соблюденію дисциплины, которыя дали возможность спасти столь многочисленный экипажъ въ весьма короткое время. За симъ по настоящему дѣлу командиръ фрегата «Олегъ» капитанъ 1 ранга баронъ фонъ-Майдель виновнымъ не признается. Обращаясь къ опредѣленію слѣдующаго,

найденному виновнымъ, капитану 2 ранга Корнилову, по закону наказанія, судъ находитъ, что гибель судна отъ неосторожности предусмотрѣна Св. Морс. Угол. пост. кн. 1 ст. 370 и 372, на основаніи которыхъ надлежитъ подвергнуть виновнаго, кромѣ личнаго наказанія и вознагражденію происшедшаго отъ его вины убытка. Избирая за тѣмъ одно изъ наказаній, опредѣленныхъ въ приведенной 370 ст., а также въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 20 января 1869 года № 10 и принимая во вниманіе признанныя судомъ уменьшающія вину капитана 2 ранга Корнилова обстоятельства, судъ полагаетъ достаточнымъ ограничиться объявленіемъ сему штабъ-офицеру выговора. Посему военно-морской судъ приговорилъ привлеченнаго къ отвѣтственности по дѣлу о гибели фрегата «Олегъ» командира броненосной батареи «Кремль», капитана 2 ранга Алексѣя Александровича Корнилова, 39 лѣтъ, подвергнуть выговору въ приказѣ. Возмѣщеніе казеннаго убытка, происшедшаго отъ гибели фрегата «Олегъ», и удовлетвореніе гражданскаго истца безсрочно-отпускнаго матроса Ивана Васильева, согласно 73 ст. Воин. Уст. о наказаніи обратить ко взысканію, на него же капитана 2 ранга Корнилова. Опредѣливъ такое наказаніе на точномъ основаніи законовъ, военно-морской судъ не можетъ оставить безъ вниманія слѣдующихъ обстоятельствъ, дающихъ виновному право на снисхожденіе: 1) прежнюю безпорочную службу капитана 2 ранга Корнилова и отличный отзывъ о немъ начальника броненосной эскадры; 2) боевыя заслуги его,—а именно: участіе его въ Синопской битвѣ и въ защитѣ Севастополя, гдѣ онъ былъ раненъ въ щеку, голову, плечо и ногу, но оставался на мѣстѣ; 3) неимѣніе у него никакого недвижимаго имущества и 4) громадность цифры казеннаго и частнаго убытковъ, простирающихся до полумилліона. По всѣмъ этимъ обстоятельствамъ, составляющимъ особыя уваженія къ облегченію наказанія виновному, военно-морской судъ считаетъ справедливымъ ходатайствовать предъ Его Императорскимъ Величествомъ объ освобожденіи капитана 2 ранга Корнилова отъ денежнаго взысканія по сему дѣлу, съ тѣмъ, чтобъ казенный и частный убытки, происшедшіе отъ гибели фрегата «Олегъ»

принять на счетъ казны. Бывшаго командира винтоваго фрегата «Олегъ» капитана 1 ранга барона фонъ-Майдель, 49 лѣтъ, непризнаннаго по сему дѣлу виновнымъ, считать оправданнымъ.

Мнѣніе кронштадтскаго морскаго суда Высочайше утверждено 19 января 1870 года.

Свѣденія о крушеніяхъ и бѣдствіяхъ претерпенныхъ судами въ полярныхъ моряхъ представляетъ особый интересъ, но какъ наши военныя суда давно уже не были въ полярныхъ плаваніяхъ, то мы приведемъ здѣсь свѣденіе о крушеніи частной шхуны «Ермакъ» въ 1862 году, бывшей подъ командою морскаго офицера.

Экспедиція къ устью рѣки Енисея.

Шкуна «Ермакъ», 150 тоннъ, и норвежскій палубный ботъ «Эмбріо», 17 тоннъ, оставили мѣсто зимовки деревню Кую (по р. Печорѣ на 40 верстъ къ NO отъ Пустозерска) 1-го августа 1862 г. въ $5^1/_4$ часовъ пополудни съ SW вѣтромъ. На шкунѣ находились: командиръ лейтенантъ Павелъ Крузенштернъ, вольный штурманъ Вильгельмъ Матисенъ, воспитанникъ архангельскаго шкиперскаго училища унтеръ-штурманъ Черноусовъ, волонтеръ баронъ Алексѣй Будбергъ, боцманъ Панкратовъ, фельдшеръ Лычевъ, 13 матросовъ изъ 3-го ластоваго экипажа, 2 юнга, оба кресьяне пустозерскаго общества и 1 вольнонаемный поваръ.

На боту: за командира унтеръ-офицеръ Иванъ Короткой, помощникъ его мезенскій мѣщанинъ Рогачевъ и три матроса 3-го ластоваго экипажа.

Войдя въ Югорскій Шаръ 14-го августа и встрѣчая на пути

льды, шкуна разлучилась съ ботомъ «Эмбріо», который 13-го сентября возвратился въ Кую. Унтеръ-офицеръ Короткой, командиръ бота, донесъ, что 16 августа сплошной ледъ раздѣлилъ суда на двуверстное разстояніе и густой туманъ, продолжавшійся два дня, скрылъ отъ нихъ шкуну. Между тѣмъ въ Карскомъ морѣ стали носиться сплошныя массы льда и нѣсколько разъ окружали ботъ; одинъ разъ напоромъ льда выломило двѣ доски въ борту. Достигнувъ Югорскаго Шара, ботъ простоялъ тамъ двѣ недѣли въ ожиданіи возвращенія шкуны; люди съ бота нѣсколько разъ объѣзжали берегъ на оленяхъ до устьевъ р. Кары съ цѣлью увидѣть шкуну, но въ объѣздахъ своихъ ничего не видали, кромѣ льдовъ, болѣе и болѣе наносимыхъ теченіемъ Карскаго моря. Сообщивъ самоѣдскому старшинѣ о случившемся, унтеръ-офицеръ Короткой просилъ его подать помощь шкунѣ, если увидитъ ее во льдахъ, и за тѣмъ пошелъ обратно въ Кую. По приходѣ, у него оставалось провизіи только на два мѣсяца. Шкуну же понесло сильнымъ теченіемъ въ Карское море; по обсерваціямъ шкуну несло на O. 28-го августа увидѣли на O берегъ залива Мутнаго; 29 дулъ свѣжій SW. Шкуну несло на NO.

На прилагаемой картѣ означенъ путь шкуны и обратный путь ея экипажа въ деревню Кую. Командиръ шхуны донесъ: 30 августа въ 7 часовъ утра вѣтеръ сталъ стихать и перешелъ къ W. Въ 8 часовъ глубина оказалась 87 саж. Погода теплая и горизонтъ въ туманѣ. До полуночи погода была ясная и мы наблюдали при + 1° Реомюра сѣверное сіяніе. Ледъ вокругъ шкуны, давшій сильное движеніе, не позволялъ намъ сойти сверху; переборки въ жилой палубѣ смялись и шкуну подняло изъ воды на одинъ футъ. Въ 5 часовъ шкуну сильно сжало и она получила нѣсколько ударовъ. Въ 6 часу движеніе льдовъ остановилось; во всю ночь насъ несло на востокъ. Въ 6 часовъ пополуночи глубина уже уменьшилась до 35 саж., грунтъ—илъ; въ 4 часа 31 августа задулъ SO и къ вечеру усилился до сильнѣйшаго рифъ-марсельнаго, причемъ изрѣдка нахо-

дили убійственные порывы съ дождемъ; глубина въ 8 часовъ пополудни оказалась 28 саженъ, грунтъ—жидкій синій илъ. Въ полночь вѣтеръ вдругъ стихъ до маловѣтрія и пошелъ проливной дождь; въ 2 часа пополуночи задулъ весьма свѣжій SSW; барометръ понизился до 29,63.

1-го сентября штормъ, въ полномъ значеніи слова; барометръ упалъ до 29, 14; глубина 26 саж. Въ полночь шкуну несло къ NNO со скоростью около одной мили въ часъ. На воздухѣ +3° Реомюра. Ожидая ежеминутно гибели шкуны, я приказалъ поставить на льдинѣ палатку и въ нее выгрузить часть провизіи изъ трюма, также приказалъ выкинуть нѣсколько саженъ дровъ, чтобы имѣть топливо для варки пищи на льду. Самое низкое состояніе барометра въ ночь на первое сентября было 29, 05. Штормъ къ утру отъ SSW перешелъ къ WSW и потомъ на W. Берега никакого не видать. Въ 7 часовъ пополуночи пошелъ снѣгъ и градъ. Въ 8 часовъ барометръ и анероиды начали подниматься.

Въ полной увѣренности, что тысячелѣтіе Россіи праздновалось 1-го сентября, я, несмотря на штормъ, велѣлъ выдать двойную порцію водки и сварить пуншъ. Команда на часъ забыла свое критическое положеніе. Среди льдовъ и бури раздавались веселыя пѣсни. Во весь день 1-го сентября шкуну валило быстро на О. Зная, что восточный берегъ въ довольно близкомъ разстояніи отъ шкуны и ожидая ежеминутно сильнаго удара несущихся льдовъ о материкъ, я былъ убѣжденъ, что шкуна не переживетъ этого напора.

Но еще съ полуночи этотъ вѣтеръ сталъ стихать, глубина уменьшилась до 20 саж.; грунтъ—тотъ же илъ. Въ 2 часа пополуночи ледъ сталъ останавливаться. Шкуну носомъ выпихнуло на ледъ на 5 футъ и положило на лѣвый бортъ на 30°. Среди ночи трескъ, шумъ и вдругъ прибывшая до 2 футъ вода въ трюмѣ заставила меня отдать приказаніе перебраться на ледъ. Люди съ своими котомками находились всѣ на палубѣ, ожидая команды

«оставить шкуну», и мы тотчасъ перебрались къ палаткѣ. Но только-что перебрались на ледъ, шумъ, трескъ и движеніе льдинъ прекратились; шкуна осталась на боку; течи особенной не было. Сильно уставшіе, мы легли спать опять на шкунѣ, предвидя, что ледъ, упершись въ берегъ, не будетъ насъ безпокоить эту ночь. Льдина, на которой стояла палатка, несмотря на толщину въ 6 сажень, дала, какъ я увидѣлъ на разсвѣтѣ, огромную трещину. Итакъ, пришлось еще разъ обмануться въ надеждахъ! Я думалъ, что если шкуну сломаетъ, имѣть по крайней мѣрѣ убѣжище на льду; но если въ первый штормъ эта, повидимому, громадная и неразрушимая льдина сломается, то что будетъ съ нею во второй или третій штормъ?

Вполнѣ понявъ тогда невозможность благополучной зимовки въ открытомъ морѣ, я началъ думать серьезно объ оставленіи шкуны и понемного готовиться къ тому. Штормъ къ разсвѣту 2-го сентября смягчился и сдѣлался довольно ясный день, такъ что въ 9 часовъ мы успѣли сдѣлать обсервацію и въ полдень взяли полуденную высоту: широта оказалась по обсерваціи 69° 54′N, а долгота 66° 00′ O, такъ что материкъ долженъ былъ находиться не болѣе 18 итальянскихъ миль отъ мѣста шкуны; однако берега не было видно съ марса. Въ полночь глубина 19 саж. Движеніе и направленіе шкуны почти незамѣтны на ONO. День теплый; термометръ показывалъ +2° Реомюра. Въ 3 пополудни вѣтеръ стихъ до ровнаго брамсельнаго и перешелъ къ S: погода сдѣлалась пасмурная и сырая. Въ 5 часовъ вѣтеръ, перешедшій въ SW четверть, засвѣжѣлъ до рифъ-марсельнаго и пошелъ сильнѣйшій дождь. Барометръ, поднявшійся до полудня на 29, 87, послѣ полудня началъ понижаться опять и въ 8 часовъ вечера стоялъ 29, 59, терм. + 1° Реомюра.

Вѣтеръ мало по малу переходилъ къ W и дулъ свѣжо съ проливнымъ дождемъ.

Къ утру 3-го сентября вѣтеръ стихъ и погода стала довольно ясная. Я спустилъ гротъ-стеньгу. По наблюденіямъ, долгота 66°,00′,0″. Шкуну болѣе никуда не несетъ; глубина та же. Въ полдень нашелъ густой тумамъ, а послѣ полудня вѣтеръ засвѣжелъ съ дождемъ.

Для облегченія шкуны я выгрузилъ всѣ бочки съ водою. Вѣтеръ къ вечеру весьма засвѣжелъ. Въ $8\frac{1}{2}$ час. ледъ кругомъ судна далъ сильное движеніе и трескъ послышался во всѣхъ членахъ шкуны; переборки въ палубѣ были смяты и палуба поднималась повременамъ совершенно горбомъ. Въ ту же минуту вынесли на льдину всѣ инструменты и выбросили провизію и вещи команды; все складено въ шлюбки и палатку. Въ 4 часа ледъ опять пересталъ двигаться; шкуну выперло носомъ на ледъ и положило на бокъ; корма осѣла ахтеръ штевнемъ на $9\frac{1}{2}$ футъ. 4-го сентября въ 8 часовъ пополуночи началъ я выгрузку трюма. На ледъ были перенесены: вся провизія, всѣ дрова, всѣ запасы, также паруса. Послѣ обѣда начали выгружать желѣзный баластъ, что было чрезвычайно трудно; весь задній трюмъ былъ наполненъ водою; сколь возможно было работали помпы и намъ удалось выкачать къ вечеру большую часть накопившейся въ трюмѣ воды.

Ночь на пятое сентября была прекрасная, но холодная; термометръ показывалъ—5° Реомюра. Въ 11 часовъ вечера наблюдали прекрасное сѣверное сіяніе. Замѣчая по диплоту, что шкуну уже не несетъ ни въ какую сторону и зная, что восточный берегъ Карскаго моря находится въ близкомъ разстояніи, по наблюденіямъ, не далѣе 18—22 итальян. миль, я отправилъ 5 сентября въ 4 часа пополуночи сдѣлать рекогносцировку берега подштурмана Черноусова и матроса Молчанова, вооруженныхъ гарпунами и револьверами, пѣшкомъ по льду на O съ тѣмъ, чтобы они по возможности шли скоро впередъ до 11 часовъ, а потомъ воротились назадъ по своимъ слѣдамъ къ шкунѣ. Подштурманъ Черноусовъ, исполняя буквально приказаніе, нашелъ на пути въ $10\frac{3}{4}$ часовъ утра на высокую ледяную гору и, поднимаясь на нее, смотрѣлъ въ трубу на O; но хотя погода была ясная, не увидѣлъ берега и возвратился на шкуну, не встрѣчая на пути открытыхъ полыхъ мѣстъ. По его разсказамъ, онъ былъ весьма часто принужденъ перелѣзать черезъ высокія, обрывистыя льдины и перескакивать черезъ трещины. Имѣя лотъ съ линемъ съ собою, Черноусовъ нашелъ глубину на томъ мѣстѣ, съ котораго воротился, въ 17 саж., грунтъ илъ. Не-

смотря на препятствія, онъ шелъ довольно скоро и, по его мнѣнію, сдѣлалъ въ одну сторону 21 версту отъ 4 до 11 часовъ.

Я совершенно разружилъ шкуну и изъ рангоута построилъ палатку на льду, покрывъ ее въ 4 ряда парусами, положилъ якоря въ разныя стороны и къ нимъ закрѣпилъ бакштаги съ палатки; кромѣ того, обложилъ палатку цѣпнымъ канатомъ.

Вѣтеръ съ утра совершенно стихъ; погода была ясная; меридіональная высота 22° 11′ 50″ дала намъ широту 6[illegible]°56′ N; глубина не мѣняется и грунтъ тотъ же: синій, жидкій илъ. Въ 8 часовъ вечера барометръ стоялъ 30,10, на воздухѣ—2° Реомюра. Ночь была тихая, но къ утру 6-го сентября вѣтеръ, бывшій весь день 5-го числа S, перешелъ къ SW и нагналъ туманъ и дождь. Я началъ готовить лодку, взятую на этотъ предметъ изъ Печоры къ походу по льду. Для большей крѣпости обилъ подводную часть мѣдью; погода дождливая; маловѣтріе изъ SW четверти, къ вечеру морозъ; озера прѣсной воды на льду замерзли на $^1/_2$ дюйма толщиною. Вѣтеръ перешелъ къ W, сдѣлался свѣжимъ брамсельнымъ, но опять стихъ къ утру 7 сентября и въ 10 часовъ перешелъ къ S. Погода пасмурная и дождь; позднее время года, наступившіе морозы и отчаянное положеніе шкуны, стоявшей уже недѣлю почти на одномъ мѣстѣ, заставили меня думать о средствахъ спасенія людей. Желая имѣть мнѣніе нижнихъ чиновъ, я велѣлъ имъ выбрать изъ среды своей троихъ и составить совѣтъ для рѣшенія способа спасенія всѣхъ. Этотъ совѣтъ состоялъ изъ меня и старшаго штурмана Матисена, подштурмана Черноусова, исправляющаго должность боцмана унтеръ - офицера Панкратова и трехъ матросъ: Попова, Резанова и Молчанова, выбранныхъ командою. На этомъ совѣтѣ было рѣшено слѣдующее: если даже удастся намъ удержать шкуну на водѣ, то, по недостатку дровъ, невозможно провести зиму въ открытомъ морѣ, ибо 7-го сентября находилось топлива на шкунѣ на 4 мѣсяца, а по истеченіи этого времени пришлось бы сжечь шкуну. Если же шкуну окончательно раздавитъ и мы ее потеряемъ, тогда придется жить на льду, въ палаткѣ, не имѣя дровъ во время сильныхъ морозовъ зимою; болѣе чѣмъ вѣроятно, что въ палаткѣ мы всѣ замерзли бы. Ко всему этому нужно присовокупить, что

большая льдина, предполагаемое нами зимовье, гдѣ складенъ былъ весь нашъ провіантъ, дала во время бури 1-го сентября большую трещину, раздѣлившую ее на двѣ части. Если въ одинъ штормъ сдѣлалась трещина, то въ другой и третій льдина могла раздробиться на мелкія части и въ такомъ случаѣ всѣ находящіеся на ней въ живыхъ должны быть разъединены и погибнуть отъ стужи.

Выслушавъ мнѣніе всѣхъ и понимая вполнѣ, что единственное спасеніе наше—стараться достигнуть берега, я рѣшился оставить шкуну и направиться къ восточному берегу, оставляя все имущество съ тѣмъ, что если обстоятельства позволятъ, то на оленяхъ пріѣхать къ шхунѣ и вывезти на берегъ, по возможности, всѣ инструменты, матеріалы и провіантъ. Немедленно велѣлъ я приступить къ изготовленію шлюпки; въ нее положили 12 пудовъ сухарей, нѣсколько окороковъ, ½ ведра бѣлаго рома, большой ящикъ съ нужными инструментами, книгами, картами и четыре большія овчинныя одѣяла. Людямъ я приказалъ каждому имѣть ранецъ изъ парусины для помѣщенія 35 фунтовъ сухарей и одной перемѣны бѣлья; сверхъ ранцевъ скатать самоѣдскую малицу въ пимами и люптами, въ рукахъ имѣть пику; на каждаго изъ насъ приходилось нести слишкомъ по 70 фунтовъ.

Утромъ 9 сентября термометръ показывалъ—4° Реомюра. Вѣтеръ тихій NNO. Команду я разбудилъ въ 4 утра, и послѣ хорошаго обѣда, помолившись Богу, оставилъ шкуну въ широтѣ 69° 57′ N° и долготѣ 66° 2′O. Впереди съ компасомъ шелъ я самъ, потомъ, подъ надзоромъ штурмана Матисена, люди тянули лодку, 16 человѣкъ; далѣе фельдшеръ Лычевъ и вольный поваръ тянули саночки съ дровами и провизіею и, наконецъ, два вольные юнга, при помощи собаки, принадлежащей Матисену, везли еще небольшія санки. Перебираясь безпрерывно черезъ трещины и торосы, изрѣдка черезъ хребты, мы уже черезъ два часа удостовѣрились въ невозможности тащить за собою хоть малѣйшую вещь. Сани и лодка сломались, люди неоднократно оступались въ трещины и многіе совершенно вымокли. Тогда я рѣшился оставить лодку—это было въ 9-ть часовъ утра. Каждый изъ насъ, по своимъ силамъ, взялъ на спину

сухари, разсчитывая на 20-ть дней ходу; самымъ сильнымъ изъ команды я роздалъ нести, кромѣ сухарей, шханечные и метеорологическіе журналы, зрительную трубу, анероидъ, термометръ, карты, по которымъ плавали, лотъ въ два фунта съ линемъ, фунтъ чаю и маленькій чайникъ. Для защиты противъ бѣлыхъ медвѣдей, также для пропитанія, на случай недостатка провизіи, взялъ 4 винтовки, одно двуствольное ружье, три револьвера, два пистолета, порохъ, пули и дробь. Оба хронометра отпущенные мнѣ въ Петербургѣ, я принужденъ былъ оставить. Впослѣдствіи я благодарилъ Бога, что, кромѣ провизіи и самыхъ нужныхъ вещей, не позволилъ взять съ собой ничего. Предъ оставленіемъ лодки я позволилъ выпить командѣ по одному стакану бѣлаго рома, причемъ въ послѣдній разъ мы поѣли досыта. Въ $10^1/_4$ часовъ, опять помолившись искренно Богу, мы отправились дальше; мачты нашей шкуны еще виднѣлись. Погода была довольно ясная; термометръ показывалъ—5° Реомюра. Хотя было весьма трудно лазить черезъ торосы и скакать черезъ трещины, мы со свѣжими силами двигались довольно скоро на О. Я самъ шелъ впереди съ компасомъ, выбирая дорогу. Въ 1-мъ часу, замѣчая, что команда растянулась версты на двѣ, что задніе держатся съ большимъ трудомъ, я остановился для отдыха возлѣ ледяной горы. Поднявшись на нее, я въ трубу уже не могъ увидѣть шкуны; горизонтъ былъ вездѣ одинаковъ; ледяныя горы со всѣхъ сторонъ загораживали видъ. Когда послѣдніе изъ людей подошли къ мѣсту отдыха, мнѣ сказали, что одинъ человѣкъ, именно кузнечный мастеръ, Сытниковъ, отсталъ и идти впередъ не въ состояніи, потому что пьянъ и находится довольно далеко назади. Я немедлено вызвалъ охотниковъ спасти товарища; но общее молчаніе доказало мнѣ, что каждый думалъ болѣе о сбереженіи собственныхъ силъ. Тогда я сбросилъ съ плечъ ношу и съ боцманомъ Панкратовымъ отправился отыскивать потеряннаго человѣка; намъ пришлось проходить почти три версты, пока нашли Сытникова спящимъ. Разбудивъ его, я велѣлъ ему встать и идти за нами, но, будучи пьянъ, онъ совершенно упалъ духомъ. Оставляя лодку, Сытниковъ украдкой выпилъ три стакана рому. Не имѣя другаго средства привести несча-

спнаго въ чувство, я началъ его тормошить изо всѣхъ силъ, но онъ не вставалъ, плакалъ и говорилъ: «ваше благородіе, оставьте меня, мнѣ суждено умереть здѣсь». Понявъ, что онъ долженъ проспаться, и въ такомъ видѣ, какъ былъ, идти не въ состояніи, я снялъ съ него малицу, думая, что скорѣе пройдетъ дурь изъ головы и оставилъ его въ одной рубашкѣ, приказавъ ему, когда проспится, приложить все стараніе, чтобъ догнать насъ по слѣдамъ. Онъ мнѣ это обѣщалъ, но я простился съ нимъ, вполнѣ убѣжденный, что вижу его въ послѣдній разъ. Лишь только я догналъ команду и успѣлъ навьючить на себя котомку, мы отправились по возможности скорѣе, держа курсъ на O. Люди шли молча и видно было, что потеря человѣка на нихъ сильно подѣйствовала. Изрѣдка, то одинъ, то другой, спрашивали меня: «ваше благородіе, скажите правду; послѣ васъ Сытниковъ живой не остался....» Вѣтеръ сдѣлался рѣзкій, началъ падать мелкій снѣгъ. Въ 2 часа я вдругъ былъ остановленъ крикомъ; матросъ Резановъ сбросилъ ношу и побѣжалъ на этотъ крикъ.

Оказалось, что матросъ Вишниковъ провалился въ озеро прѣсной воды и безъ помощи непремѣнно бы потонулъ. Когда онъ прибылъ къ нашему привалу, то до того дрожалъ, что самъ не могъ снять съ себя мокрое платье. Сухаго у него ничего не было; подѣлившись съ нимъ нашими платьями, мы съ трудомъ оживили его; окончательно согрѣлся онъ только къ вечеру; анероидъ утопленъ имъ при паденіи. Командѣ, непривыкшей къ новому роду передвиженія, было весьма трудно ходить съ тяжелою ношею на плечахъ и съ нѣкоторыми дѣлалась тошнота; но всѣ, зная, что единственное спасеніе—достигнуть берега, молча и скрипя зубами работали ногами.

Къ вечеру мы нашли на полынью шириною до 30 сажень; вода быстро лилась на сѣверъ, и хотя мы шли долго къ S, держась все у самой полыньи, но удобной переправы найти не могли. Баронъ Будбергъ разбилъ термометръ при паденіи въ трещину, такъ что теперь никакихъ инструментовъ уже болѣе не имѣлось. Наконецъ, мы нашли довольно хорошее мѣсто, совершенно закрытое торосами отъ вѣтра; когда мы сняли наши ноши, то чуствовали сильную боль въ плечахъ, такъ что

нѣкоторые не могли поднять рукъ. Всѣ очередовались на часахъ, каждый по получасу; огнестрѣльное оружіе постоянно было въ исправности, въ ожиданіи нападенія бѣлыхъ медвѣдей. Мы спали въ нашихъ малицахъ хорошо, но не сухо; такъ какъ тюфяковъ не было, то мы должны были лечь на голый ледъ и въ ночь подъ каждымъ изъ насъ образовалась лужа, и при этомъ все платье промокало. При разсвѣтѣ 10-го сентября, во время нашего завтрака, состоявшаго изъ однихъ черныхъ сухарей, мы были весьма обрадованы: отставшій Сытниковъ догналъ насъ; онъ всю ночь шелъ по слѣдамъ, что въ темнотѣ было нелегко и служитъ неоспоримымъ доказательствомъ, что самохраненіе есть чувство, которое беретъ во всякомъ случаѣ свое. Въ 6½ часовъ тронулись мы съ мѣста и сейчасъ же начали переправляться черезъ полынью, близь которой ночевали. Мы нашли довольно узенькое мѣсто, гдѣ посредствомъ небольшой льдины, поднимающей двухъ человѣкъ съ грузомъ, и нашего лотлиня, устроили паромъ. Переправа продолжалась не болѣе часа и я снова направилъ нашъ путь на О, въ полномъ убѣжденіи, что пройденная нами полынья была послѣдняя. Въ полдень мы напали на свѣжіе медвѣжьи слѣды, ведущіе къ высокимъ торосомъ въ разстояніи не болѣе ½ версты, но никто не изъявилъ желанія охотиться. Многіе до того устали, что начали бросать все, что можно было; полушубки казались имъ тяжелыми и ихъ бросали, у нѣкоторыхъ дѣло дошло до сухарей. На каждомъ привалѣ мы оставляли память по себѣ: кто лишнюю рубашку, кто сапоги, даже маленькія трубки бросали и казалось послѣ этого, что гораздо легче идти! Вотъ что значитъ воображеніе! Вольнонаемный поваръ усталъ совершенно и принужденъ былъ оставить всю свою котомку съ сухарями. Я самъ шелъ довольно легко, не чувствуя особенной усталости и единственное, что я бросилъ изъ моихъ вещей, были лишніе волосы на головѣ, которые до того не были острижены по формѣ; а такъ какъ мы шли безъ шапокъ, то длинные волосы совершенно обмерзали и мѣшали смотрѣть впередъ. Чѣмъ ближе становился берегъ, тѣмъ болѣе встрѣчали воды, и каждый разъ, гдѣ узкое мѣсто позволяло, мы переправлялись, какъ въ первый разъ, на маленькихъ льдинахъ съ

помощью лотлиня, а гдѣ ширина была слишкомъ велика, мы искали толстую льдину, плавающую на водѣ, и, перебираясь на нее, отталкивались какъ можно сильнѣе, гребли пиками, развѣшивали всѣ наши малицы и такимъ образомъ, пользуясь легкимъ SW вѣтромъ, правда, очень медленно, но достигали твердаго противоположнаго льда и немедля отправлялись далѣе. Къ вечеру старшій штурманъ Матисенъ почувствовалъ сильную боль въ груди и тошноту; тѣ же симптомы показались у фельдшера Лычева и они оба тащились съ большимъ трудомъ. Въ 7¼ ч. я нашелъ удобное мѣсто для ночлега и мы всѣ, безъ исключенія, уставшіе до-нельзя, сбросивъ съ себя котомки, пали на ледъ и лежали нѣкоторое время молча.

Глубина чрезвычайно медленно уменьшалась и 10-го сентября вечеромъ была еще 14 саж., грунтъ илъ.

Нѣкоторымъ изъ насъ показалось, будто бы берегъ видѣнъ, но было уже слишкомъ темно, чтобы разглядѣть въ трубу. Надѣвъ малицы и пимы съ люптами, мы легли и спали на льду не хуже какой-нибудь красавицы на мягкой постели. Часовые чередовались чрезъ каждые полчаса. Въ тотъ день мы шли 13¼ часовъ, останавливаясь изрѣдка минутъ на десять.

Проснувшись рано утромъ 11-го, мы опять оказались въ лужахъ. Когда разсвѣло, съ высокаго тороса я увидѣлъ на ONO берегъ. Видъ этого берега подѣйствовалъ на всю команду какъ электрическая искра и снова явилась надежда на спасеніе, которая вчерашняго дня уже оставила большинство! Дѣйствительно, я самъ не очень вѣрилъ въ возможность выйти на берегъ. Назади, впереди, вправо и влѣво насъ окружала вода, а лодки не было.

Надо было видѣть людей, съ какою быстротою они взяли на плечи ноши, какими побѣдителями они смотрѣли и съ какою увѣренностью шли впередъ, не давая мнѣ времени вступить на свое мѣсто: «ваше благородіе, теперь берегъ въ виду и мы можемъ впереди идти, одному вѣдь не выдержать каждый день прокладывать путь.

Но, увы!—черезъ часъ мы встрѣтили воду; а когда переправились черезъ нее, то увидѣли и большое пространство мелкаго

льда, гдѣ казалось невозможнымъ перейти. Между тѣмъ красный песокъ былъ ясно видѣнъ на утесахъ материка, назади же была гибель. Что дѣлать? Я пустился впередъ, гдѣ ползая, гдѣ перескакивая съ помощію пики, за мною люди. Богъ намъ помогъ. Чрезъ полтора часа мы достигли снова твердаго льда. Г. Будбергу было труднѣе всѣхъ; въ первый разъ видя море и не имѣя морскихъ ногъ, онъ часто проваливался въ воду и безъ помощи людей навѣрное погибъ бы. На сколько хватало человѣческихъ силъ, мы дѣлали въ этотъ день все, чтобъ добраться до берега, но постоянно встрѣчавшаяся вода иногда шириною до 150 саж., не позволяла скоро идти впередъ. Гдѣ можно было, переправлялись посредствомъ ледянаго парома, а большею частью сжатые вмѣстѣ на одной льдинѣ пускались на волю Божію съ SW вѣтромъ и гребли нашими пиками. Послѣ обѣда въ 4 часа мы находились посрединѣ широкой полыньи, когда вдругъ, недалеко отъ нашего плавучаго острова показались шесть моржей, которые направились прямо на насъ. Я стоялъ на краю и смотрѣлъ хладнокровно на звѣрей. Когда они приблизились вплоть, я ударилъ одного пикою, но безъ всякаго успѣха; одинъ клыками началъ подниматься къ намъ, другіе осторожно наблюдали за успѣхами и неуспѣхами товарища. Положеніе наше было незавидное: удастся двумъ или тремъ зайти къ намъ, наша льдина, перегруженная уже людьми и багажомъ, должна или опрокинуться или идти ко дну. Я успѣлъ выхватить винтовку и посадить въ упоръ первому пулю въ глазъ. Моржъ упалъ обратно въ воду и остальные скрылись. Мы безъ отдыха переправлялись и шли впередъ до 8 часа вечера; тогда выбрали ночлегъ подъ высокою горою, ибо начали, по случаю совершенной темноты, падать въ трещины и въ ляги. Лотъ показалъ 11 саж. глубины, грунтъ жидкій илъ. Льдина—нашъ ночлегъ—стояла на мели, но имѣла, какъ мы замѣтили по лоту, вращательное движеніе, однако оставалась на томъ же мѣстѣ. Берегъ отстоялъ отъ насъ еще на 7—8 верстъ. Мы всѣ уже начали чувствовать голодъ, ибо ѣли чрезвычайно мало, не зная, долго ли еще придется быть на льду; но морозы не давали спать долго и, конечно, отъ холода и голода явилась усталость. Г-нъ Мати-

сенъ, неѣвшій ничего второй день и чувствуя сильную боль въ груди, уже свыкался съ мыслію о смерти на льду. Во весь день 11-го числа во время ходьбы его постоянно рвало, и одна твердая воля этого человѣка донесла его до третьяго ночлега. 12-го сентября поднялись на гору; кругомъ нашего острова я не видалъ льду; вѣтеръ ночью перешелъ къ О и дулъ съ силою брамсельнаго прямо съ берега; въ 8 часовъ нашелъ густой туманъ. Команда вовсе упала духомъ. По невозможности идти далѣе, мы легли на ледъ и молчали.

Въ 11 часовъ, вѣроятно, съ перемѣною теченія съ моря придвинулся ледъ и въ 12 часовъ мы на маленькой льдинѣ начали перебираться на идущій мимо насъ ледъ, устроивъ паромъ съ помощью лотлиня; я съ подштурманомъ Черноусовымъ едва не остался тутъ: переправа продолжалась довольно долго, ледъ разошелся и когда паромъ нашъ въ послѣдній разъ отваливалъ отъ другой льдины къ нашему острову, лотлинь оказался короткимъ. Я привязывалъ ремни, подвязки и шарфы, также на той сторонѣ привязывали все, что было, и паромъ почти дошелъ до насъ; разстояніе осталось около пяти футъ, которое и удалось перескочить помощію пикъ. Но я долженъ сказать, что неустрашимость, ловкость и сила матроса Резанова спасла и на этотъ разъ насъ. Снова надежда явилась и мы весело и скоро пошли къ берегу, который съ каждымъ шагомъ становился ближе. Но вскорѣ вода опять преградила нашъ путь, и пока мы искали средства перейти черезъ нее, вѣтеръ усилился и, вопреки теченія, разстояніе между нами и берегомъ увеличивалось. Съ довольно высокой ледяной горы я въ трубу ясно видѣлъ, что вода, у которой мы стояли, была послѣдняя и что за этой водой тянулась сплошная маса льда вплоть до берега, разстояніемъ не болѣе 4 верстъ. Какъ близко было спасеніе! но тутъ по лоту, опять замѣтили, что насъ несетъ отъ берега въ море; какъ ни старались, но не могли переправиться. Тогда мы надѣли малицы и пимы и сѣли на мѣшки въ ожиданіи того, чего миновать было нельзя. А вѣтеръ съ часа на часъ крѣпчалъ; наша льдина была почти гладкая, такъ что укрыться на ней было негдѣ; она имѣла въ окружности 150 саженъ и была толщиной отъ 6—5 саж. Въ скоромъ времени мы потеряли изъ виду берегъ; глу-

бина увеличивалась; мы быстро потеряли то разстояніе, которое прошли съ величайшимъ трудомъ и опасностью. Окружающій насъ ледъ, неизвѣстно по какимъ причинамъ, двигался быстрѣе нашей льдины, такъ что въ короткое время мы потеряли его изъ виду и уже не видали ни льда, ни берега, а сильное волненіе начало раскачивать нашъ островокъ. Мы согрѣвались съ трудомъ; морозъ былъ сильный и вѣтеръ къ вечеру дошелъ до шторма; я ежеминутно ждалъ, что нашу льдину разобьетъ на мелкія части. Насъ единственно спасало самоѣдское платье; не будь его—замерзли бы всѣ. Мы легли спать по два человѣка, ноги, другъ другу въ малицы, убирая головы также въ малицы и такимъ образомъ спасались. Вечеромъ въ 11 часу небольшая часть нашей льдины отломилась и мы съ трудомъ могли спасти 4 человѣкъ, спавшихъ въ томъ мѣстѣ; между ними былъ и бар. Будбергъ. Волненіе ходило весьма сильное, поддавало черезъ всю нашу льдину, такъ что мы, находясь, сколько можно было, подъ вѣтромъ, не могли, однакожь, укрыться отъ воды, весьма непріятной во время стужи. Наконецъ 13 сентября въ 7 часовъ пополуночи льдина наша была разбита пополамъ съ ужаснымъ шумомъ, уподоблявшимся пушечному выстрѣлу. Начало поддавать еще сильнѣе черезъ крошечный нашъ островокъ. Здоровье г. Матисена нисколько не улучшалось и онъ передалъ послѣднее свое желаніе: поклоны родственникамъ и тому подобное. Команду я старался ободрять разсказами о случаяхъ на морѣ и во льдахъ, гдѣ, послѣ неимовѣрныхъ трудовъ, люди все-таки спасались. Мое стараніе было, однако, не совсѣмъ успѣшно... Погода стала теплая, морозъ былъ около 1°. Съ 6-ти часовъ утра пошелъ сильный снѣгъ, превратившійся въ дождь, къ 9-ти часамъ насъ мочило снизу и сверху; всѣ мы были мокры до-нельзя. Одинъ часъ мороза, въ родѣ вчерашняго, положилъ бы конецъ всѣмъ нашимъ бѣдствіямъ. Но къ полдню штормъ улегся, весьма скоро сдѣлалось маловѣтріе отъ SSW и остатокъ нашей льдины—выдержалъ. Погода настала прекрасная, даже теплая и мы начали просушиваться. Вѣтеръ въ скоромъ времени засвѣжѣлъ до брамсельнаго и мы съ радостью замѣтили по лоту,

что насъ несетъ къ берегу, который въ скоромъ времени и увидѣли.

Съ моря показались массы льда, которыя быстрѣе насъ двигались къ берегу и начали съ обѣихъ сторонъ проходить мимо насъ. Закатъ солнца былъ великолѣпный. Въ 8 час. вечера мы замѣтили, что необозримой величины ледяное поле со многими горами двигается прямо на насъ. Мы приготовились перескочить, когда оно ударится о нашъ островокъ и благополучно успѣли въ этомъ, а черезъ ¼ часа успѣли найти ночлегъ. На этомъ большомъ переходѣ поваръ Ларіоновъ и баронъ Будбергъ потерялись такъ, что мы принуждены были отыскивать ихъ довольно долго. Глубина, къ нашей радости, значительно уменьшилась, лотъ въ 9 час. вечера показалъ неболѣе 12-ти саженъ.

Ночь на 14 сентября была чрезвычайно холодная, но, къ счастью, мы днемъ успѣли просушить платье. Настало великолѣпное утро; берегъ былъ недалеко; глубина 10 саж. 4 фута; вѣтеръ чистый S; по лоту видно, что несетъ насъ на ONO. Г. Матисену стало немного легче. Погода во весь день стояла чудная и довольно теплая; ледъ нашъ понемногу двигался къ берегу, но сообщенія съ нашего поля къ берегу еще нѣтъ. Къ вечеру вѣтеръ перешелъ къ SO и сильно засвѣжелъ, только что вновь явившаяся надежда улыбнулась, насъ начало сильно валить на NW. Сухари у нѣкоторыхъ почти вышли и люди до-нельзя пали духомъ; многіе выстроили небольшіе ледяные домики, называя ихъ своими гробницами.

15-го сентября, съ 3—9 часовъ пополуночи шелъ сильный дождь и мокрый снѣгъ; всѣ опять вымокли до нитки. Берегъ скрылся изъ виду, но къ 10-ти часамъ погода прояснилась и мы начали просушивать платье. Въ 50 шагахъ отъ нашего ледянаго городка увидѣли мы песца и я съ винтовкой пошелъ, но не могъ настичь его. Наши собаки до того исхудали, что остались кости да кожа; пудель мой при вѣтрѣ не могъ ходить безъ сильнаго дрейфа.

Вольнонаемный поваръ Павелъ Ларіоновъ попался въ воровствѣ: замѣчая, что у него остается весьма немного сухарей, онъ предпочелъ ѣсть чужіе и былъ пойманъ; но я ему простилъ на

этотъ разъ. Къ общей радости г. Матисену гораздо лучше и онъ чувствуетъ себя готовымъ снова пуститься въ путь.

Въ воскресенье 16 сентября вѣтеръ WSW и полыней по направленію къ берегу съ самыхъ высокихъ торосовъ не видали. Хотя ни у меня, ни у людей надежды не было достигнуть берега, потому что уже нѣсколько разъ были обмануты, мы все-таки, помолившись Богу, тронулись въ путь въ 6 часовъ. Шелъ сильный дождь и мы всѣ были мокры; первые два часа мы шли по весьма опаснымъ мѣстамъ, по сжатымъ маленькимъ льдинкамъ, между которыми проваливались постоянно, часто до груди, и наконецъ въ 8 часовъ пополуночи достигли до сплошнаго льда, на которомъ была гора; съ вершины ея увидѣли, къ общей радости, берегъ въ верстахъ 15 или 18. Не отдыхая нисколько, мы пошли весьма скоро впередъ и сдѣлали привалъ не раньше 11 часовъ. Берегъ отстоялъ отъ насъ еще на 8 или 9 верстъ, но половина людей выбилась совершенно изъ силъ и я принужденъ былъ дать ½ часа отдыха. Особенно г. Будбергъ до того ослабъ, что говорить уже не могъ и падалъ на ровныхъ мѣстахъ. Мы всѣ воспользовались этимъ временемъ и съѣли двойную порцію сухарей. Нѣкоторые изъ команды повредили себѣ ноги при паденіи и тащились съ трудомъ. До пяти часовъ мы шли безъ оглядки, не встрѣчая полыней, осталось до берега не болѣе одной версты. Около 2-хъ час. я самъ былъ до того уставши, что помогала только сила воля. Съ величайшимъ трудомъ тащился я впередъ; грудь и плечи болѣли до-нельзя, но эта слабость была непродолжительна: къ 6-ти часамъ я шелъ такъ же легко и быстро, какъ прежде. Послѣдняя верста была необыкновенно тяжела для насъ. Берегъ не дался намъ безъ упорнаго боя и я не знаю попали ли бы мы вообще на него безъ помощи матроса Попова? Онъ шелъ передовымъ послѣднее время и я любовался его неустрашимостью и находчивостью въ преодолѣніи всякаго рода препятствій; всѣ остальные довольно равнодушно смотрѣли на берегъ какъ и на ледъ и у каждаго изъ нихъ было одно желаніе—лечь и отдохнуть.

До берега оставалась открытая вода и изрѣдка на мели стоявшіе торосы; мы отъ тороса до тороса перегребали на

льдинахъ. Наконецъ, въ 7 часовъ осталось не болѣе 50 саженъ до берега, но здѣсь мы уже не находили средствъ переплыть. Остаться мокрыми на льду значило замерзнуть, поэтому я приказалъ каждому, кто какъ знаетъ и какъ можетъ, идти на берегъ, держаться, повозможности, двумъ или тремъ человѣкамъ вмѣстѣ и другъ друга вытаскивать изъ воды, если бы кто нибудь провалился. Мы раздѣлились; девизомъ всѣхъ была мысль: «каждый за себя, Богъ за всѣхъ». Боцманъ Панкратовъ съ двумя человѣками первые достигли берега и громкое ура ихъ раздалось въ темнотѣ, повторенное съ горы. Глубина при переправѣ весьма медленно уменьшалась; я часто бросалъ лотъ—9 саж., 6 саж., 4 саж., 3, 2½, 1 саж. и, наконецъ, въ шагахъ 10 отъ берега ½ ф. глубины. Грунтъ все тотъ же—илъ. Въ 8 час., наконецъ, мы всѣ соединились на высокомъ холмѣ, мокрые до нитки, нѣкоторые—по шею. Хотя мы были холодны, голодны и мокры и дровъ никакихъ не нашли, но мысль, что мы теперь на берегу и что насъ не унесетъ въ море—согрѣвала насъ. Мы расположились на возвышенности, потому что въ тундрѣ лежалъ снѣгъ. Такъ мы пролежали и продрожали всю ночь, изрѣдка вставая для согрѣванія; засвѣжевшій W вѣтеръ и морозъ, несмотря на усталость, не дали намъ заснуть хорошенько. Утромъ, когда разсвѣло, каменья подъ нами чуть ли не были теплѣе нашихъ тѣлъ. Только что начало разсвѣтать всѣ разошлись за дровами, и дѣйствительно нашли немного выкиднаго гнилаго лѣса, который съ трудомъ загорѣлся и я сварилъ въ чайникѣ кофе — горячій кофе, хотя и безъ сахара, оживилъ насъ немного.

Когда совсѣмъ разсвѣло, г. Матисенъ взялъ зрительную трубу и повелъ ею по горизонту; вдругъ онъ закричалъ: «Чумы видны!» я схватилъ трубу и увидѣлъ въ 5 верстахъ отъ нашего ночлега верхушки двухъ чумовъ. Сію же минуту я отправилъ трехъ человѣкъ, подъ командою боцмана Панкратова, вооруженныхъ винтовками, пиками и револьверами, съ приказаніемъ: во что бы ни стало, удержать этихъ людей. Къ нашему счастью, посланные могли держаться въ долинѣ большую часть дороги, такъ что изъ чумовъ замѣтили ихъ уже поднявшихся на гору. Лишь только карачеи увидѣли путниковъ, тотчасъ засуетились

кто побѣжалъ за оленями, кто готовилъ сани, ясно было видно, что они намѣревались спастись бѣгствомъ отъ незнакомцевъ; но имъ не дали время поправиться (дѣло нелегкое) со стадомъ, состоящимъ изъ 2000 головъ. Откуда ни возьмись сила! Панкратовъ съ своими людьми бѣжалъ стремглавъ и успѣлъ захватить карачеевъ въ то время, когда они начали загонять оленей въ юрокъ. Знаками приказалъ онъ запречъ трое саней и ѣхать къ морю за нами, что и было исполнено немедля. Эти сани встрѣтили насъ уже на половинѣ дороги. Скажу откровенно, что ѣзда никогда не доставляла мнѣ такого удовольствія, какъ въ этотъ разъ.

2-го ноября я прибылъ съ командою въ село Ижму. Давъ людямъ отдохнуть одни сутки, я отправился съ ними черезъ Цеть-Цильму въ деревню Кую, на устьѣ р. Печоры. Устроивъ тамъ все для зимовки людей, я отправился черезъ тундру на оленяхъ въ г. Архангельскъ, оставивъ при командѣ старшаго штурмана Матисена и барона Будберга.

ХРОНОЛОГИЧЕСКІЙ СПИСОКЪ СУДОВЪ

РУССКАГО ФЛОТА, ПОТЕРПѢВШИХЪ КРУШЕНІЯ И ДРУГІЯ БѢДСТВІЯ СЪ 1713 ПО 1869 ГОДЪ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Выборгъ, корабль. .	11 іюля 1713 г.	50	Капитанъ-командоръ В. Шельтингъ.
Нарва	27 іюня 1715 г.	54	—
Новопостр. Транспортъ	1715 г.	—	—
Антоній, корабль . .	10 ноября 1716 г.	50	—
Фортуна	— 1716 г.	50	—
Лизетъ, шнява. . . .	Въ октябрѣ 1716 г.	—	Капитанъ Ип. Мухановъ.
Принцесъ.		—	—
Лѣсной, корабль. . .	23 мая 1719 г.	90	Капитанъ-Командоръ Госселеръ.
Портсмутъ	Въ сентябрѣ 1719 г.	52	—
Лондонъ		52	—
Нпштадъ, корабль. .	Въ ноябрѣ 1721 г.	—	Капитанъ З. Д. Мишуковъ.
Зинзили, гекботъ . .	1726 г.	—	ПодштурманъБирфельстъ.
Казань, гекботъ . . .	1726 г.	—	Лейтенантъ Баковъ.
Голштинія, флейтъ. .	1732 г.	—	—
Меркуріусъ, пакетботъ	1732 г.	—	Унтеръ-Лейтенантъ Шепелевъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	—	Въ Финскомъ заливѣ близь Гельсингфорскаго рейда сталъ на неизвѣстный камень, наполнился водою и былъ сожженъ командою для того, чтобъ не достался въ руки шведовъ.
315	300	На Кронштадтскомъ рейдѣ взорванъ отъ удара молніи.
—	—	На пути изъ Архангельска, разбился у Готенбурга.
—	—	Въ Ревельской гавани штормомъ выброшены на берегъ и разбиты.
—	—	
—	Всѣ спасены	У береговъ Даніи разбиты штормомъ.
—		
—	Тоже	На Кронштадтскомъ рейдѣ нанесло на свой якорь и проломило. Впослѣдствіи поднятъ.
—	Тоже	На пути изъ Ревеля въ Кронштадтъ стали на Лондонскую мель и разбились.
—	Тоже	
—	Тоже	Сталъ на мель и затонулъ у острова Эзеля.
—	Тоже	Въ Каспійскомъ морѣ, близь м. Энзили, отъ сильной качки потекъ и выкинулся на берегъ.
—	—	Разбился въ Каспійскомъ морѣ.
—	—	Въ заливѣ Монвикъ сталъ на мель и разломанъ.
—	—	На пути въ Любекъ разбился у острова Сескаря въ Финскомъ заливѣ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Экспедиціонъ-кочь, транспортъ	29 мая 1736 г.	—	Лейтенантъ С. Г. Малыгинъ.
Фортуна, ботъ. . . .	1737 г.	—	Подштурманъ Родичевъ.
Лавенсаръ, флейтъ. .	20 сент. 1739 г.	—	Шхиперъ Пеклоумъ.
Новый Курьеръ, гекботъ	1740 г.	—	Лейтенантъ Непейнъ.
Неизвѣстная, дубель-шлюпка	15 декабря 1740 г.	—	Штурманъ Гордѣевъ.
Амстердамъ Галей, фрегатъ	24 мая 1740 г.	—	Лейтенантъ С. Г. Малыгинъ.
Якутскъ, дубель-шлюпка	13 августа 1740 г.	—	Лейтенантъ Х. П. Лаптевъ.
Фаворитка, шнява. .	1741 г.	—	Лейтенантъ Чаплинъ.
Св. Петръ, пакетботъ.	28 ноября 1741 г.	—	Капитанъ-командоръ И. И. Берингъ.
Гекторъ, фрегатъ . .	29 іюля 1742 г.	32	Лейтенантъ кн. Урусовъ.
Гогландъ, гальотъ . .	5 октября 1743 г.	—	Мичманъ С. Львовъ.
Меркурій, фрегатъ. .	13 сент. 1743 г.	32	Капитанъ А. И. Нагаевъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены	При выходѣ изъ устья Печоры, въ Ледовитомъ морѣ, напоромъ льда выброшенъ на мель и разбитъ.
—	—	Въ Охотскомъ морѣ, при устьѣ рѣки Большой, выброшенъ на берегъ и разбился.
—	—	Разбился въ Финскомъ заливѣ на пути изъ Ревеля въ Кронштадтъ у острова Лавенсари.
—	Всѣ спасены	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на рифъ у о-ва Кокшхара, гдѣ потомъ разбился.
—	—	Разбилась въ Финскомъ заливѣ у острова Пени.
—	Всѣ спасены	Въ Балтійскомъ морѣ, у береговъ Помераніи близъ Грейфсвальде не задержался на якоряхъ и былъ выкинутъ на берегъ и разбитъ.
—	Тоже	Въ Ледовитомъ морѣ, у берега Таймурскаго полуострова затертъ льдами.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ заливаемая волненіемъ, для спасенія команды выкинулась на берегъ.
—	Тоже	Въ Беринговомъ морѣ былъ выброшенъ на берегъ и разбитъ на островѣ Беринга.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ разбился о Гогландскій рифъ.
—	—	Въ Финскомъ заливѣ близъ Фридриксгама сталъ на камень и разбился въ одинъ моментъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Каттегатѣ ночью попалъ на рифъ у о-ва Анголъта и разбился.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Большерѣцкъ, шлюпъ.	1744 г.	—	Боцманматъ Козинъ.
Охотскъ, гальотъ . .	24 октября 1748 г.	—	Штурманъ Бахметьевъ.
Варахаилъ, корабль.	7 іюня 1749 г.	54	Капитанъ А. П. Шпанбергъ.
Іоаннъ, пакетботъ. .	12 окт. 1753 г.	—	Лейтенантъ В. А. Хметевскій.
Св. Петръ, гукоръ. .	12 окт. 1753 г.	—	Штурманъ Ивановъ.
Надежда, дубель-шлюпка.	12 окт. 1753 г.	—	Штуманъ Наумовъ.
Михаилъ, бригантинъ.	1753 г.	—	Штурманъ И. Балакиревъ.
Елисавета, шхерботъ.	1754 г.	—	Штурманъ И. Балакиревъ.
Св. Петръ, гукоръ. .	1755 г.	—	Унтеръ-офицеръ Г. Пушкаревъ.
Гогландъ.	6 октября 1757 г.	—	Капит.-Лейтенантъ Ярославовъ.
Вахмейстеръ, фрегатъ.	9 октября 1757 г.	32	Капит. 3 ранга Валрондъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.	
—	Всѣ спасены.	Въ Охотскомъ морѣ по негодности оставленъ командой въ устьѣ рѣки Большой, гдѣ и сгнилъ.	
—	Большая часть погибла.	Въ Охотскомъ морѣ близь устья рѣки Большой волненіемъ выброшенъ на берегъ и разбитъ.	
374	349	Въ Бѣломъ морѣ, въ 3-хъ миляхъ отъ О-ва Гольца, отъ неизвѣстной причины повалился на бокъ и затонулъ.	
—	5	Въ Охотскомъ морѣ волненіемъ выброшенъ на Курильскую кошку (мель) противъ устья рѣки Озерной и разбитъ.	Въ отрядѣ Хметевскаго.
—	12	Въ Охотскомъ морѣ волненіемъ брошенъ на берегъ Камчатки между рѣками Воровской и Компоковской, по впослѣдствіи снятъ и исправленъ.	
—	Всѣ спасены.	Тамъ же волненіемъ брошена на Курильскую кошку и разбита.	
—	—	Въ Охотскомъ морѣ у Камчатскаго берега разбился.	
—	Всѣ спасены.	Разбился на западномъ берегу Камчатки.	
—	—	Въ Охотскомъ морѣ сильнымъ вѣтромъ брошенъ на берегъ Камчатки близь устья рѣки Воровской и разбитъ.	
—	Всѣ спасены.	Въ Балтійскомъ морѣ сталъ на мель у Мемеля и разбился.	
—	14	На пути изъ Ревеля въ Кронштадтъ, выброшенъ штормомъ на берегъ О-ва Вульфа и разбитъ.	

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Москва, корабль. . .	1 октября 1758 г.	74	Капит. Ив. Голенищевъ-Кутузовъ.
Новоностр. корабль. .	26 сентяб. 1758 г.	—	Капитанъ 2 ранга X. П. Лаптевъ.
Курьеръ, пакетботъ .	12 сентяб. 1759 г.	—	Лейтенантъ Костливцовъ.
Архангелъ Михаилъ фрегатъ	30 сент. 1760 г.	32	Капитанъ И. Сенявинъ.
Единорогъ, пинкъ . .	Въ ноябр. 1760 г.	—	Корабельный секретарь Булгаковъ.
Астрахань, корабль.	10 октябр. 1761 г.	60	Капитанъ Е. Ирецкій.
Св. Петръ, корабль.	4 авгус. 1764 г.	66	Капитанъ 2 ранга И. Горянниновъ.
Александръ Невскій корабль		66	—
Св. Іоаннъ, гукоръ .	5 октября 1764 г.	—	Унтеръ-лейтенантъ Еропкинъ.
№ 1-й, ботъ.	2 ноября 1765 г.	—	Мичманъ Пылаевъ.
Св. Екатерина, бригантина.	25 окт. 1766 г.	—	Капитанъ 2 ранга П. К. Криницынъ.
Св. Павелъ, гукоръ.		—	Капитанъ-Лейтенантъ М. Левашевъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
446	98	Въ Балтійскомъ морѣ былъ прижатъ вѣтромъ къ берегу около Либавы и разбился.
482	16	Въ Скагерракѣ брошенъ вѣтромъ на мель у мыса Скагена и разбитъ.
64	2	Разбился въ Балтійскомъ морѣ близь Данцига.
—	Всѣ спасены.	Въ Финскомъ заливѣ штормомъ брошенъ на сѣверный Гогландскій рифъ и разбился.
—	Спаслось 10 человѣкъ.	Въ Атлантическомъ океанѣ у Норвежскаго берега близь О-ва Гиттеренъ, штормомъ сорванъ съ якорей, брошенъ на берегъ и разбитъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Балтійскомъ морѣ штормомъ снесенъ на мель у мыса Сибернесъ, на островѣ Даго и разбитъ.
—	6	Въ Ревельской гавани сгорѣли оба отъ воспламенившагося пороха; на первомъ изъ нихъ, по причинѣ неосторожнаго обращенія съ огнемъ.
—	5	
—	--	Въ Бѣломъ морѣ при входѣ въ устье ручья неподалеку отъ р. Золотицы вѣтромъ брошенъ на мель и разбитъ.
—	—	Въ Сѣверномъ Ледовитомъ морѣ, при входѣ въ заливъ Кильдюинъ, разбитъ шкваломъ о берегъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Охотскомъ морѣ вѣтромъ брошена на берегъ близь Большерѣцка у рѣки Утки и разбита.
—	Тоже.	Въ 7-ми верстахъ къ N-ду отъ устья р. Большой выкинулся на берегъ, но впослѣдствіи снятъ и исправленъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Св. Гавріилъ, ботъ .	25 октября 1766 г.	—	Штурманъ Дудинъ 1-й.
Св. Павелъ, галіотъ.	Въ декабр. 1766 г.	—	Штурманъ Дудинъ 2-й.
Св. Захарій, галіотъ.	25 октябр. 1766 г.	—	Штурманъ И. Балакиревъ.
Елисавета, бригантина.	20 октяб. 1767 г.	—	Подштурманъ И. Липинъ.
№ 3-й гальотъ. . . .	5 сентября 1768 г.	—	Лейтенантъ Т. Воронинъ.
Лапоминкъ, пинкъ. .	16 сент. 1769 г.	—	Капит.-лейтен. Извѣковъ.
Чичаговъ	10 октяб. 1769 г.	—	Капит.-лейт. В. Поярковъ.
Полтава, корабль . .	30 апрѣля 1770 г.	—	—
Летучій, пакетботъ .	Въ апр. 1770 г.	—	Лейтенантъ Ростиславскій.
Святославъ, корабль.	27 сент. 1770 г.	70	Капитанъ В. Роксбургъ.
Родосъ, корабль . . .	5 ноября 1770 г.	--	Капитанъ 1 ранга А. И. Крузъ.
Энге-Тобіасъ, гальотъ.	28 окт. 1771 г.	—	Штурманъ Розмысловъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Охотскомъ морѣ въ устьѣ р. Большой вѣтромъ брошенъ на мель, но впослѣдствіи снятъ и исправленъ.
43	30	Въ Восточномъ океанѣ, послѣ претерпѣннаго бѣдствія отъ плавучихъ льдовъ, выбросился на берегъ и разбился на 7-мъ Курильскомъ островѣ.
—	16	Въ Охотскомъ морѣ брошенъ на берегъ волненіемъ между рѣкъ Кола и Немтина и разбитъ.
—	16	Въ Охотскомъ морѣ была прижата вѣтромъ къ берегу противъ устья рѣки Морешечной и разбилась.
—	Всѣ спасены	Въ Финскомъ заливѣ брошенъ волненіемъ на отмель остр. Оденсгольма и разобранъ.
—	Тоже	Слѣдуя изъ Средиземнаго моря, попалъ на Скагенскій рифъ въ Каттегатѣ и разбился.
—	7	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на Паркалаудскій рифъ и разбился.
—	Погибшихъ не было	Въ Кронштадтской гавани, отъ гнилости въ подводной части затонулъ.
—	Всѣ спасены	Въ Средиземномъ морѣ разбился у береговъ Мореи при мѣст. Витуло.
—	Тоже	Въ Архипелагѣ попалъ на рифъ о-ва Лемноса, затонулъ и былъ сожженъ.
—	Тоже	Въ Іоническомъ морѣ, послѣ крѣпкаго вѣтра, затонулъ въ бухтѣ Мезата на полуостровѣ Майна.
47	45	Въ Финскомъ заливѣ, набѣжалъ на островъ Гогландъ съ его О-й стороны и разбился.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Өеодоръ, фрегатъ . .	18 окт. 1771 г.	—	Капит.-лейт. Муромцевъ.
Санторинъ, фрегатъ.	6 ноября 1771 г.	—	Капитанъ-лейт. Обцынъ.
Стрѣльна, гальотъ. .	14 сент. 1773 г.	—	—
Азія, корабль	7 февр. 1773 г.	66	Капитанъ Толбуршъ.
Св. Павелъ, гальотъ.	3 сентяб. 1774 г.	—	Штурманъ А. Очерединъ.
Екатерина, шмакъ . .	30 сент. 1774 г.	—	Штурманъ Должантовъ.
Минерва, фрегатъ . .	11 окт. 1774 г.	—	Капит.-лейт. А. Воейковъ.
Бериславъ, шхуна. .	30 января 1775 г.	—	Лейтен. И. Ф. Шаховъ.
Первой, фрегатъ . . .	3 декабря 1775 г.	—	Капит.-лейт. Өедоровъ.
Тарантула, транспор.	6 декабря 1775 г.	—	Подштурманъ Н. Окатовъ.
№ 53-й полякра . . .	28 окт. 1776 г.	—	Мичманъ В. Берсеневъ.
Ракъ, транспортъ . .	5 августа 1777 г.	—	Подштурманъ Бекряевъ.
Курьеръ, ботъ. . . .	5 сентября 1777 г.	—	Мичманъ Н. Сорокинъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены.	Въ Архипелагѣ потекъ и затонулъ у о-ва Св. Евстратія.
—	Команда взята въ плѣнъ.	Въ Архипелагѣ, сдрейфовалъ на о-въ Метелинъ и русскими сожженъ для того, чтобы не достался туркамъ.
—	Спаслось 19 человѣкъ.	Въ Финскомъ заливѣ разбитъ у о-ва Соммерса.
439	439	Въ Архипелагѣ, слѣдуя отъ р. Миконо къ Имбро, пропалъ безъ вѣсти.
—	Всѣ спасены.	Въ Охотскомъ морѣ въ устьѣ рѣки Большой, вѣтромъ нанесенъ на Курильскую кошку (мель) и разбитъ.
—	—	Разбился на юго-западномъ берегу Камчатки, близъ р. Опалы.
164	95	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на камень близъ о-ва Энгеръ и разбился.
—	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ брошена вѣтромъ на мель у Аккермана.
153	58	Въ Черномъ морѣ разбился у Абхазскаго берега, близь Геленджика.
—	Тоже	Въ Азовскомъ морѣ прибитъ къ О-ву Тамани.
—	Тоже	Тамъ же снесенъ вѣтромъ на мель и разобранъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Азовскомъ морѣ у Кубанскаго берега брошенъ на отмель Долгой косы и затонулъ.
—	23 человѣка.	Въ Черномъ морѣ близъ Севастопольской бухты разбитъ нашедшимъ шкваломъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Ахтаномъ, транспор.	11 ноября 1778 г.	—	Подштурманъ А. Невскій.
Соловей, ботъ	20 окт. 1778 г.	—	Штурманъ Трубицынъ.
Наталія, фрегатъ . . .	23 сент. 1779 г.	—	Капитанъ 2 ранга П. И. Ханыковъ.
Всеволодъ, корабль .	8 марта 1779 г.	—	Капитанъ Ал. Берхъ.
Третій, фрегатъ . . .	23 марта 1779 г.	—	Капит. 1 ранга Вороновъ.
Констанція, фрегатъ.	20 іюля 1779 г.	—	Лейтенантъ Смирновъ.
Слава Россіи, кораб.	23 окт. 1780 г.	—	Капитанъ Баскаковъ.
№ 3-й, лоцъ-ботъ . .	11 ноября 1782 г.	—	Штурманъ М. Полубояриновъ.
Архипелагъ, фрегатъ.	15 окт. 1782 г.	—	Лейтенантъ І. Перій.
Міюсъ, яхта	1782 г.	—	Кап.-лейт. Я. И. Лавровъ.
Каронъ, корабль. . .	23 ноября 1782 г.	—	Капит.-лейт. Бабушкинъ.
Таганрогъ, корабль .	25 ноября 1782 г.	—	Капит.-Лейт. С. Филатовъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Азовскомъ морѣ, близь устья р. Міуса, спесенъ на отмель Кривой косы и затонулъ.
—	Тоже	Въ Каспійскомъ морѣ, близь устьевъ г. Волги, у Рыжкова эрика вѣтромъ брошенъ на мель и разбитъ.
—	Тоже	Въ Нѣмецкомъ морѣ разбился близь мыса Скаллинга, на западномъ берегу Ютландіи.
—	—	Сгорѣлъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ, въ Ревельской гавани.
—	20	Въ Керченской гавани взорванъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ.
—	—	Въ Кронштадтской гавани отъ нашедшаго шквала, опрокинутъ на бокъ, но впослѣдствіи поднятъ.
457	11	Въ Средиземномъ морѣ, близь Тулона, брошенъ вѣтромъ на каменья у острововъ Лажа и Лингера и разбитъ.
—	1	Въ Финскомъ заливѣ, у о-ва Наргина крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на камни и разбился.
—	—	Въ Черномъ морѣ сталъ на косу О-ва Ада и затонулъ.
—	Всѣ погибли	Въ Черномъ морѣ на пути изъ Херсона въ Смирну, пропала безъ вѣсти.
123	29	Въ Азовскомъ морѣ затертъ льдами у Міусской косы.
100	32	Тамъ же затертъ льдами у Бѣлосарайской косы.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Воличъ.	20 ноября 1782 г.	—	Лейтенантъ Обольяниновъ.
Тарантулъ, гальотъ .	15 декабря 1782 г.	—	Штурманъ Лыхинъ.
Надежда благополучія.	1782 г.	—	—
№ 3-й, ботъ	24 іюня 1783 г.	—	Штурманъ Трубниковъ.
Донецъ, гальотъ. . .	21 февр. 1785 г.	—	Штурманъ Акимовъ.
Яссы, транспортъ . .	30 мая 1785 г.	—	Подштурманъ Зыбинъ.
Александръ Невскій корабль.	24 сент. 1786 г.	—	Капит. 2 ранга Доможировъ.
Лебедь, гальотъ . . .	10 декабря 1786 г.	—	Штурманъ Байбаровъ.
Крымъ, фрегатъ (изъ эскадры Войновича). .	8 сентября 1787 г.	—	—
Слонъ, гальотъ . . .	17 окт. 1787 г.	—	Штурманъ А. Леоновъ.
Доброе Намѣреніе . .	8 сентября 1788 г.	—	Капит.-лейтенантъ Галлъ.
Возиславъ, фрегатъ.	9 августа 1788 г.	—	Капит.-лейтен. Лисовскій.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись.	Тамъ же въ Таганрогскомъ заливѣ затертъ льдами у Петрушинской косы и оставленъ командой.
—	Тоже	Въ Южной части Азовскаго моря попалъ на мель у м. Коландиби и разбился отъ волненія.
—	Всѣ погибли.	Въ Охотскомъ морѣ брошено вѣтромъ на одинъ изъ Курильскихъ острововъ и разбилось.
—	Всѣ спаслись.	Въ Каспійскомъ морѣ брошенъ штормомъ на Ферабатскую косу и командой сожженъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ поставленъ на мель близь Ялты, по причинѣ негодности къ продолженію плаванія и разбился.
—	7	На Азовскомъ морѣ по ветхости погибло въ морѣ между кос Бѣлосарайской и Бердянской.
—	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ близь мыса Тарханкутъ ударился о камень и разбился.
—	Тоже	Тамъ же, близь Аккермана брошенъ вѣтромъ на берегъ и разбитъ.
—	Всѣ погибли.	Въ Черномъ морѣ штормомъ отбитъ отъ Варны и пропалъ безъ вѣсти.
—	Всѣ спаслись.	Въ Днѣпровскомъ лиманѣ брошенъ на берегъ и разбитъ.
—	Тоже	При выходѣ изъ Охотска брошено зыбью на банку и сожжено командой.
—	1	Въ Финскомъ заливѣ брошенъ вѣтромъ на каменья по западную сторону острова Наргина.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Дельфинъ, коттеръ. .	29 іюня 1789 г.	—	Лейтенантъ Крове.
Сѣверный орелъ, кор.	6 сентяб. 1789 г.	—	Капитанъ-лейтен. Галлъ.
Вышеславъ, корабль .	23 октября 1789 г.	66	Капит. 2 ранга Тизингеръ.
Родиславъ, корабль .	24 октяб. 1789 г.	66	Капит. 1 ранга Тревененъ.
Антоній фрегатъ. . .	7 марта 1791 г.	—	Капит.-лейтен. Карандимъ.
Лифартунъ.	8 мая 1791 г.	—	Прапорщ. М. Никифораки.
№ 1-й, брандеръ . .	4 апрѣля 1792 г.	—	Лейтенантъ Варвараки.
№ 7-й, транспортъ .	11 апрѣля 1793 г.	—	Лейтенантъ Л. Морской.
Импресса, транспор.	1 іюля 1794 г.	—	Лейтенантъ М. Дурново.
Маргарита, транспортъ	13 сент. 1794 г.	—	Лейтенан. А. Ф. Лисянскій.
Анна - Маргарита, транспортъ	1794 г.	—	Лейтенантъ Муравьевъ.
Ѳеодоръ, гальотъ. .	10 окт. 1794 г.	—	Подштурманъ Ларіоновъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись.	Въ Балтійскомъ морѣ крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на о-въ Борнгольмъ и разбитъ близь мѣстечка Родно.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ у Баре-Зунда разбился о подводный камень.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ близь о-ва Родшхера крѣпкимъ вѣтромъ нанесенъ на Лебядинскую мель и потомъ за негодностью сожженъ.
—	Тоже	При входѣ съ сѣвера на Ревельскій рейдъ сталъ на мель, наполнился водой и разбился.
—	—	Въ Днѣпровскомъ лиманѣ у пристани Глубокой по неосторожности сожженъ.
—	—	По гнилости затонуло въ Таганрогской гавани.
47	39	Въ устьяхъ Дуная крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на рифъ Св. Георгія и разбитъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Черномъ морѣ, близь Козлова, штормомъ брошенъ на берегъ и разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ прижатъ вѣтромъ къ рифу Конданеми и разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ стукнулся о каменья близь о-ва Сескаря и потомъ, принесенный вѣтромъ къ Стирсудену, сгорѣлъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Финскомъ заливѣ не доходя Роченсальма стукнулся о камень и потонулъ у островка Сурпкари.
—	Тоже	Тамъ же, крѣпкимъ вѣтромъ былъ брошенъ на камни въ Свеаборгскихъ шхерахъ и разбитъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Іоаннъ Богословъ, фрегатъ	11 ноябр. 1794 г.	40	Капит.-лейтен. П. Н. Маринъ.
Марія, гребной фрегатъ.	17 іюля 1796 г.	—	Капит.-лейтен. Карповъ.
Архангелъ Михаилъ, фрегатъ.	25 окт. 1796 г.	44	Капит.-лейт. Н. Броунъ.
Перфилій, гальотъ .	11 ноября 1796 г.	—	Штурманъ К. А. Нохринъ.
Принцеса Елена, транспортъ	10 марта 1797 г.	—	Лейтен. М. П. Ратмановъ.
Конкордія, транспортъ	5 августа 1797 г.	—	Лейтенантъ Антроповъ.
Гофнунгъ, транспортъ	6 ноября 1797 г.	—	Лейтенантъ И. Вахтинъ.
Березань, транспортъ.	26 января 1798 г.	—	Лейтенантъ У. Сытенскій.
Ахилъ, кирлангичъ.	16 іюля 1798 г.	—	Лейтенантъ Кононовичъ.
Альянсъ, транспортъ.	12 сент. 1798 г.	—	Мичманъ Богдановъ.
Царь Константинъ, фрегатъ.	15 октяб. 1798 г.	46	Капит.-лейт. И. Тригонинъ.
Θеодоръ Стратилатъ, фрегатъ.	15 октяб. 1798 г.	46	Капит.-Лейт. А. Фабрицынъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	12	Въ рѣкѣ Бугъ, у Николаева, сгорѣлъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ при перемывкѣ крюйтъ камеръ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Финскомъ заливѣ, шкваломъ брошенъ на островокъ Веге-Этель-Корп въ группѣ Аспэ и разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на каменья въ Поркалаудскихъ шхерахъ и разбился.
—	Тоже	Находясь въ Біоркэ-Зундѣ получилъ сильную течь, а потомъ направился къ берегу гдѣ и сталъ на мель для спасенія команды.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ, близъ Одессы, брошенъ на мель и разбитъ.
—	Тоже	Находясь въ вѣхахъ на Невскомъ фарватерѣ, отъ нашедшаго шквала былъ проломленъ и затонулъ.
—	Тоже	Во время своей стоянки на Роченсальмскомъ рейдѣ сильнымъ вѣтромъ отъ WSW брошенъ на каменья и разбитъ.
—	—	Сильнымъ вѣтромъ прижало къ берегу при входѣ въ Севастополь и разбило.
77	75	Въ Черномъ морѣ опрокинутъ шкваломъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Финскомъ заливѣ стукнулся о камень и затонулъ близъ Корге-Сари.
403	399	Въ Черномъ морѣ погибли отъ шторма близъ устьевъ рѣки Дуная.
392	269	

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Принцъ Густавъ, корабль	4 ноября 1798 г.	74	Капитанъ Трескинъ.
Бритта Маргарита, транспортъ	14 іюля 1799 г.	—	Лейтенан. Д. Шишмаревъ.
№ 1-й, транспортъ .	27 окт. 1799 г.	—	Мичманъ А. Першинъ.
№ 1-й, бригантина .	2 ноября 1799 г.	—	Капит.-лейт. П. А. Анастопуловъ.
Обсерваторіумъ, транспортъ	5 мая 1800 г.	—	Лейтенантъ С. Ф. Байковъ.
Кичкасъ, гебара. . .	3 окт. 1800 г.	—	Лейтенан. Б. А. Асланбеговъ.
Поспѣшный, фрегатъ.	9 окт. 1800 г.	—	Лейтенантъ Паго.
Макарій, шебека. . .	9 окт. 1800 г.	—	Лейтенантъ Е. П. Псомъ.
Ди-Цвей-Брудеръ № 2, транспортъ	27 окт. 1800 г.	—	Лейтенантъ Е. П. Борисовъ.
Екатерина Магдалина, транспортъ	29 сент. 1803 г.	—	Лейтенантъ Барретъ.
Юнгъ Питтеръ	29 сент. 1803 г.	—	Штурманъ Медвѣдевъ.
Грибсвальдъ, транспортъ	9 окт. 1803 г.	—	Мичм. А. Изыльметьевъ.
Іосифъ, гебара . . .	11 окт. 1804 г.	—	Капит.-лейт. Ташиловскій.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись.	Въ Нѣмецкомъ морѣ, у Норвежскаго берега, близь мѣстечка Дроммель, по вѣтхости потонулъ.
—	1	Въ Финскомъ заливѣ, близь острова Торсара брошенъ вѣтромъ на берегъ и разбитъ.
15	9	Въ Финскомъ заливѣ, въ шхерахъ на югъ отъ Абборфорса шкваломъ нанесенъ на каменья и разбитъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ штормомъ сорванъ съ якорей и брошенъ на рифъ близь Козлова гдѣ и разбился.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ стукнулся о камень при входѣ въ Роченсальмъ и затонулъ, но былъ впослѣдствіи поднятъ.
—	12	Въ Черномъ морѣ штормомъ выкинута на берегъ и разбита.
—	15	Въ Черномъ морѣ брошены штормомъ на румелійскій берегъ близь Константинополя и разбились.
—	Всѣ спаслись.	
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ отъ вѣтхости затонулъ близь башни Урреградъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ близь Ревеля штормомъ сорванъ съ якорей и брошенъ на мель у Екатеринталя. Впослѣдствіи разобранъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ отъ шторма получило течь и выкинулось на берегъ близь Нарвы.
—	8	Въ Балтійскомъ морѣ у города Виндавы разбился.
—	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ, близь Севастополя, шкваломъ брошена на мель на выходѣ изъ Карантинной бухты. Потомъ была разобрана.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Тольская Богородица, корабль	8 декабря 1804 г.	—	Капит. 1 ранга Шостакъ.
Александръ, бригъ. .	8 декабря 1804 г.	—	Лейтенантъ Вилто.
№ 5-й, гальотъ . . .	24 іюня 1805 г.	—	Лейтенан. Д. Д. Челѣевъ.
Диспачь, бригъ . . .	5 окт. 1805 г.	—	Капит.-Лейт. А. Н. Костливцовъ.
№ 3-й, транспортъ .	8 окт. 1805 г.	—	Лейтенантъ Кубарскій.
Кадьякъ, ботъ. . . .	18 окт. 1805 г.	—	Капит. 1 ранга Бухаринъ.
Минерва, транспортъ.	4 мая 1806 г.	—	Лейтенантъ Клаверъ.
Св. Іаковъ, гальотъ.	31 іюля 1806 г.	—	Мичм. П. А. Игнатьевъ.
№ 7-й, гальотъ . . .	15 сент. 1806 г.	—	Лейтенантъ Бирчитетъ.
Св. Іоаннъ, гальотъ.	27 сент. 1806 г.	—	Мичманъ В. С. Нелѣдинскій.
Константинъ, трансп.	27 сент. 1806 г.	—	Мичманъ Н. В. Гальскій.
Св. Николай, гальотъ.	28 сент. 1806 г.	—	Лейтен. А. Е. Терентьевъ.
Св. Николай, трансп.	13 окт. 1806 г.	—	Штурманъ В. И. Кожевинъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
263	164	Въ Черномъ морѣ разбитъ штормомъ у береговъ Мингреліи противъ р. Копи.
78	7	Тамъ же, разбитъ у береговъ Мингреліи противъ рѣки Копи.
—	Всѣ спаслись.	Въ Каспійскомъ морѣ, у Персидскаго берега на Энзилинскомъ рейдѣ, сталъ на мель и разбился.
—	Тоже	Въ Балтійскомъ морѣ, у о-ва Рюгена, крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на мель.
—	Тоже	Въ устьѣ рѣки Наровы, крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на мель и разбитъ.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ, у о-ва Медвѣжьяго, выброшенъ на берегъ и впослѣдствіи за негодностью, сожженъ.
—	Тоже	Въ Кеге-Бухтѣ сѣлъ на мель и затонулъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, у мыса Лятиванеми штормомъ брошенъ на мель и затонулъ.
—	Тоже	На Каспійскомъ морѣ на Ленкоранскомъ рейдѣ, отъ сильнаго волненія былъ ослабленъ въ скрѣпахъ и потому спустился на отмель и былъ разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, на Нарвскомъ рейдѣ, брошенъ штормомъ на мель и потонулъ.
— —	} Тоже	Въ Финскомъ заливѣ шкваломъ брошены на мель и затонули.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ, въ устьѣ р. Уды, по причинѣ вѣтхости въ скрѣпленіи и наступленія крѣпкаго вѣтра, спустился на пологую мель, а потомъ за негодностью, сожженъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Охотскъ, гальотъ . .	30 окт. 1806 г.	—	Штурм. С. А. Трубниковъ.
Флора, корветъ . . .	28 янв. 1807 г.	—	Кап.-Лейт. В. С. Кологривовъ.
Язонъ, бригъ	18 марта 1807 г.	—	Лейтенантъ Лобысевичъ.
Св. Іоаннъ, транспор.	30 сент. 1807 г.	—	Штурманъ Дубининъ.
Діана, бригъ.	18 август. 1808 г.	—	Лейтенантъ Антипа.
Герой, фрегатъ . . .	21 сент. 1808 г.	48	Кап.-Лейт. П. Х. Зуевъ.
Аргусъ, фрегатъ. . .	22 окт. 1808 г.	44	Капит.-Лейт. А. А. Чоглоковъ.
№ 22, транспортъ. .	6 окт. 1809 г.	—	Лейтенантъ Дзюрковскій.
№ 48, транспортъ. .	6 окт. 1809 г.	—	Мичманъ Ишкаринъ.
Екатерина, гальотъ .	14 октябр. 1809г.	—	Штурманъ К. Петровъ.
Поллуксъ, фрегатъ .	25 окт. 1809 г.	36	Капит.-Лейт. П. Ф. Тротскевичъ.
Генріета, транспортъ.	25 окт. 1809 г.	—	Лейтенантъ Санинъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены.	Брошенъ на мель на первомъ Курильскомъ островѣ съ его восточной стороны и потомъ разбился.
—	2	Въ Отрантскомъ проливѣ, близь города Авлона, штормомъ брошенъ къ берегу и затонулъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Черномъ морѣ ударился о камни Тарханкутскаго рифа и разбился.
—	6	Въ Беринговомъ морѣ, въ устьѣ рѣки Камчатки, брошенъ на мель и разбитъ.
—	Всѣ спасены	Въ Черномъ морѣ крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на мель въ Сулинскомъ гирлѣ Дуная и разбился.
—	Тоже	Въ Балтійскомъ портѣ брошенъ на мель противъ деревни Маттіасъ и затонулъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, слѣдуя въ Ревель, попалъ на банку Девильсей, гдѣ и разбился.
—	1	Въ Финскомъ заливѣ, близь Фридрисгама, отъ нашедшаго шквала брошенъ на островокъ Вечекори и разбитъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Финскомъ заливѣ сорванъ штормомъ съ якорей и разбитъ у о-ва Соммерса.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ штормомъ прижатъ къ мели въ устьѣ рѣки Большой и разбитъ.
234	120	Въ Финскомъ заливѣ, въ шхерахъ близь башни Уррегрундъ, ударился о подводный камень и потонулъ.
—	Всѣ спасены.	Близь Свеаборга сталъ на камень между островками Міаландетъ и Свартбоденъ, гдѣ и разбился.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Домкратъ, транспор.	7 ноября 1809 г.	—	Мичманъ Шишмаревъ.
Христина Ульяна, транспортъ	9 мая 1810 г.	—	Лейтенантъ Д. О. Ильинъ.
Донъ, транспортъ . .	20 сентяб. 1810 г.	—	Коммисаръ Дальяно.
Ѳеодосія, транспортъ.	5 сентября 1811 г.	—	Штурманъ В. Астафьевъ.
Архангелъ Михаилъ, бригантинъ	8 сентября 1811 г.	—	Чиновникъ 13 класса Парьяно.
Чапманъ, транспортъ.	21 окт. 1811 г.	—	Штурманъ Сорокинъ.
Царь Константинъ, бригъ	19 декабря 1811 г.	—	Капит.-Лейтен. Г. М. Костеничь.
Ѳома, бригантинъ . .	30 марта 1812 г.	—	Лейтенантъ Х. А. Метакса.
Единорогъ, транспор.	6 сентября 1812 г.	—	Лейтенантъ Полторацкій.
№ 52, транспортъ . .	8 окт. 1812 г.	—	Мичманъ Я. А. Головачевъ.
Саратовъ, корабль. .	27 окт. 1812 г.	66	Капитанъ 2 ранга Ф. И. Языковъ.
Корнелія, лоцъ гукоръ	30 окт. 1812 г.	—	Штурманъ А. М. Чекинъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены	Въ Финскомъ заливѣ, прижатъ вѣтромъ къ берегу остр. Біоркэ и разбился у дер. Патало.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, слѣдуя изъ Ревеля въ Свеаборгъ нашелъ на Брячиславскую банку и разбитъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ, штормомъ брошенъ на мель противъ Стамбульскаго устья Дуная и потонулъ.
—	7	Въ Охотскомъ морѣ крѣпкимъ вѣтромъ прижатъ къ первому Курильскому острову и разбился.
—	Всѣ спасены	Въ Черномъ морѣ разбитъ шкаломъ у о-ва Ада.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ сорванъ штормомъ съ якорей и разбитъ у о-ва Родшхера.
—	Тоже	На восточномъ берегу Чернаго моря, близь Анапы, приткнулся къ береговой отмели и затонулъ.
—	Тоже	Штормомъ брошенъ на западный берегъ полуостров. Крыма и разбитъ.
—	Тоже	При входѣ въ Рижскую губу близъ Доместеса сѣлъ на мель и былъ своими сожженъ.
—	Тоже	Въ Рижскомъ заливѣ по причинѣ сильной течи сталъ на мель у о-ва Руно. Впослѣдствіи былъ прорѣзанъ льдомъ и разбитъ.
—	Тоже	Выходя изъ Свеаборга, у о-ва Грогара ударился о камень, затонулъ и былъ разобранъ.
—	Тоже	На Ревельскомъ рейдѣ брошенъ штормомъ на стѣнку Ревельской гавани и разбитъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Китъ, транспортъ . .	13 авгус. 1813 г.	—	Капит.-Лейт. Саблинъ.
№ 21, ботъ	2 сентяб. 1813 г.	—	Мичманъ Ф. Г. Титовъ
Фрау Корнелія, транспортъ	3 окт. 1813 г.	—	Лейтен. Е. Ф. Тыртовъ.
Николай, транспортная яхта	27 апрѣля 1814 г.	—	Штурманъ Голунковъ.
Эннхкейтъ, транспор.	15 іюня 1814 г.	—	Мичманъ Теглевъ.
Өеодосія, транспортная яхта	18 сент. 1814 г.	—	Штурманъ Нарядинъ.
Цересъ, транспорный бригъ	4 окт. 1816 г.	—	Лейтенантъ Лотыревъ.
Везулъ, фрегатъ . . .	2 октяб. 1817 г.	32	Капитанъ 2 ранга І. И. Стожевскій.
Килія, бригантина . .	13 окт. 1818 г.	—	Лейтен. Н. А. Фирсовъ.
Фалкъ, бригъ	20 октяб. 1818 г.	—	Лейтенантъ С. Щечкинъ.
Св. Николай, транспортъ	28 февр. 1819 г.	--	Чиновникъ 12 клас. Калимера.
Херсонъ, транспортъ.	7 мая 1819 г.	—	Лейтенантъ, Ивановъ 7-й.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Данцигскомъ заливѣ шкваломъ брошенъ на косу Герунгъ и разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ затонулъ у о-ва Вормса и унесенъ въ море.
—	Тоже	Въ Балтійскомъ морѣ сталъ на мель по восточную сторону о-ва Готланда и разбился.
—	Тоже	Въ Балтійскомъ морѣ шкваломъ брошенъ на косу Нерунгъ, восточнѣе Данцига и былъ разбитъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на камни по сѣверную сторону о-ва Большаго Тютерса и разбился.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ прижата вѣтромъ къ восточной сторонѣ остр. Гогланда и затонула.
—	Тоже	Въ Рижскомъ заливѣ, у о-ва Кюнэ, сильнымъ вѣтромъ брошенъ на мель и былъ разбитъ.
—	2	Въ Черномъ морѣ брошенъ штормомъ на Херсонесскій мысъ и разбитъ.
—	Всѣ спаслись	Въ Черномъ морѣ снесена на мель на Румилійскомъ берегу близь порта Мидія и затонула.
—	—	Въ Финскомъ заливѣ якоремъ пробилъ себѣ дно и затонулъ на мели близь Толбухина маяка.
—	—	Въ Черномъ морѣ, близь Севастополя, ударился о камни и разбился.
—	3	Въ Днѣпрѣ у Херсона шкваломъ повалило на бокъ, но впослѣдствіи былъ поднятъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Св. Іоаннъ, транспортъ	2 іюня 1819 г.	—	Штурманъ Кашинъ.
Николай, транспортъ.	4 іюня 1819 г.	—	Лейтенантъ Ишкаринъ.
Полифемъ, транспор.	26 сент. 1819 г.	—	Лейтенантъ Зыбинъ.
Прутъ, воен. транспортъ	31 октября 1820 г.	—	Капит.-Лейтенантъ Д. И. Аслановъ.
Сухумъ, бригантина.	23 сент. 1821 г.	—	Лейтенантъ I. Казарскій.
Аяксъ, бригъ	25 ноября 1821 г.	16	Лейтенантъ Н. И. Филатовъ.
Св. Павелъ, транспортъ	6 сент. 1822 г.	—	Штурманъ Н. О. Курицынъ.
Трехъ Святителей, бригантина	7 октября 1822 г.	—	Лейтенантъ Н. М. Вукотичъ.
Атисъ, коттеръ . . .	5 октября 1823 г.	—	Лейтенантъ Макаровъ.
Михаилъ, транспортъ.	1823 г.	—	Лейтенантъ Э. И. Стоговъ.
Екатерина, транспор.	24 окт. 1823 г.	—	Лейтенантъ Н. Повалишинъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Беринговомъ морѣ затертъ льдомъ и близь устья рѣки Камчатки прижатъ къ берегу и попалъ на мель.
—	Тоже	На Керченскомъ рейдѣ опрокинутъ ураганомъ, но впослѣдствіи былъ поднятъ.
—	Тоже	При входѣ въ Западную Двину сталъ на мель во время крѣпкаго вѣтра, но былъ впослѣдствіи спасенъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ близъ Севастополя разбитъ бурей.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ у Сулинскаго гирла р. Дуная штормомъ брошенъ на мель и затонулъ.
—	3	Въ Нѣмецкомъ морѣ штормомъ занесенъ на банку близь береговъ Голландіи и затонулъ, но послѣ былъ поднятъ и приведенъ въ Кронштадтъ.
—	Всѣ спаслись	Въ Охотскомъ морѣ сталъ на мель у р. Германды и разбитъ буруномъ.
—	Тоже	Въ устьяхъ рѣки Дуная поставлена на мель отъ течи около мыса Балабана, а впослѣдствіи, по причинѣ ея ненадежнаго состоянія и сильной течи была разобрана.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ близь Гангуда брошенъ штормомъ на о-въ Нутъ-Гольмъ и затонулъ.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ вѣтромъ брошенъ на берегъ у мыса Амвонъ.
—	Тоже	Тамъ же находясь въ бѣдственномъ положеніи сталъ на мель въ устьяхъ рѣки Облуковенной.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Свирь, шлюпъ	6 октября 1824 г.	—	Капит.-лейт. И. П. Епанчинъ.
Надежда, транспортная яхта	23 сент. 1821 г.	—	Лейтен. Паволо-Швейковскій.
Прохоръ, корабль . .	7 ноября 1824 г.	74	—
Эмгейтенъ, корабль .	7 ноября 1824 г.	84	—
Виндгунтъ, фрегатъ .	7 ноября 1824 г.	—	—
Ладога, шлюпъ . . .	7 ноября 1824 г.	—	—
Ида, шлюпъ	7 ноября 1824 г.	—	—
Востокъ, шлюпъ. . .	7 ноября 1824 г.	—	—
Уралъ, транспортъ .	7 ноября 1824 г.	—	—
Утка, транспортъ . .	1824 г.	—	Лейтен. Клаверъ.
Крымъ, корветъ . . .	1 января 1825 г.	—	Кап.-лейт. Б. М. Польской.
Мезень, транспортъ .	27 августа 1826 г.	—	Капит.-лейт. І. Н. Бернадскій.
№ 16-й ботъ.	7 сент. 1826 г.	—	Лейт. А. Я. Шевяковъ.
№ 17-й, ботъ	10 сент. 1826 г.	—	Лейт. В. И. Кречетниковъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Финскомъ заливѣ ударился о камень близь островка Нервы и разбитъ волненіемъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на восточный его берегъ и сталъ на мель. Впослѣдствіи былъ снятъ.
—	—	Въ Кронштадской гавани, во время наводненія посаженъ на мель, но былъ снятъ чрезъ 5 лѣтъ.
—	—	Тамъ же выброшенъ на мель и впослѣдствіи снятъ.
—	—	Тамъ же выброшенъ и впослѣдствіи разобранъ.
—	—	Тоже.
—	—	Тоже.
—	—	Тоже.
—	—	Тоже.
—	—	Въ Черномъ морѣ разбитъ штормомъ въ устьяхъ Дуная.
126	49	Въ Черномъ морѣ бурей брошенъ на берегъ близь Редутъ-Кале и разбился.
—	Всѣ спаслись.	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на камни въ Аспэ-Гаддаръ и разбился.
—	—	Въ Рижскомъ заливѣ разбитъ въ устьяхъ рѣки Двины.
—	—	Въ Финскомъ заливѣ крѣпкимъ вѣтромъ разбитъ на Лондонской мели.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Надежда, транспортный бригъ	21 марта 1826 г.	—	Лейт. И. Т. Полозовъ.
Петръ, транспортъ. .	15 іюня 1826 г.	—	Лейт. П. П. Митьковъ.
Ревнитель, транспортъ	10 марта 1827 г.	—	Лейт. З. Н. Талаевъ.
Николай, шхуна . . .	18 марта 1827 г.	—	Штурм. В. С. Скрыповъ.
Вѣстовой, фрегатъ. . .	3 іюля 1827 г.	44	Кап.-лейт. П. Б. Домогацкій.
Александръ, бригъ. .	28 сент. 1827 г.	—	Капит.-лейт. В. М. Захаровъ.
Деръ-Юнгъ-Іоаннъ, транспортъ	5 октябр. 1827 г.	—	Лейт. П. И. Талызинъ.
№ 16-й, ботъ	20 октяб. 1827 г.	—	Штурм. Шевкуновъ.
Охтенка, бригъ . . .	5 окт. 1828 г.	—	Кап.-лейт. Я. М. Вальховскій.
Стрѣла, люгеръ . . .	5 окт. 1828 г.	—	Лейт. В. А. Власьевъ 2.
Невка, транспортъ. .	22 окт. 1828 г.	—	Лейт. У. К. Кронштетъ.
Змія, транспортъ . .	26 окт. 1828 г.	—	Кап.-лейт. Тугариновъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	9	При выходѣ съ Севастопольскаго рейда вѣтромъ брошенъ къ берегу и разбитъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ устьяхъ р. Волги ударился на ходу о якорь, лежавшій въ рѣкѣ, проломилъ себѣ дно и затонулъ, но впослѣдствіи исправленъ.
—	—	Разбитъ штормомъ на восточномъ берегу Чернаго моря, сѣвернѣе Анапы.
—	—	На выходѣ изъ Охотскаго порта приткнулась къ Тунгузской кошкѣ (мель) и потомъ разбилась.
—	—	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на камни на банкѣ Девельсэй и затонулъ.
—	—	Въ Охотскомъ морѣ въ устьѣ рѣки Большой, буреи брошенъ на мель и потомъ разбился.
—	—	Въ Рижскомъ заливѣ попалъ на рифъ о-ва Кино и разбитъ.
—	—	На Свеаборгскомъ рейдѣ сильнымъ вѣтромъ брошенъ на каменья и разбился.
58	41	Близь Ревеля, брошенъ былъ крѣпкимъ вѣтромъ на отмель противъ Екатериненталя.
—	Всѣ спаслись	Брошенъ штормомъ на восточный берегъ Чернаго моря и разбился.
17	Тоже	Въ Финскихъ шхерахъ близь лоцманской станціи Пеллингэ сталъ на камень и разбился.
—	—	Затонулъ на западномъ берегу Чернаго моря отъ бури у мыса Инада.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Помощный, фрегатъ .	22 мая 1829 г.	24	Кап.-лейт. З. З. Балкъ.
Ардебиль, бригъ. . .	23 іюня 1829 г.	—	Лейт. Е. В. Слѣпцовъ.
№ 4-й, призовое судно.	6 окт. 1829 г.	—	Лейт. К. Алексѣевъ 3-й.
Св. Николай, призовое судно.	1 декабря 1829 г.	—	—
Смирный, шлюпъ . .	31 іюля 1830 г.	24	Кап.-лейт. П. П. Шепыревъ.
№ 6-й, призовое судно.	13 сент. 1830 г.	—	Лейт. В. А. Мордасовъ.
Донецъ, транспортъ .	23 окт. 1830 г.	—	Лейт. Ф. Ф. Мейснеръ.
Гагара, военное судно	12 декаб. 1830 г.	—	Кап. Г. Г. Рюминъ.
№ 14-й, призовое судно	1830 г.	—	Лейт. Ограновичь 3.
№ 2-й, призовое судно.	29 іюля 1831 г.	—	Кап. В. А. Потаповичь.
Стрѣла, шхуна. . . .	20 авгус. 1831 г.	—	Лейт. М. Р. Шалухинъ.
Фениксъ, бригъ . . .	24 сент. 1831 г.	—	Кап.-лейт. баронъ К. Н. Левендаль.
Фершампенуазъ, корабль	1831 г.	—	Кап.-лейт. А. И. Барташевичь.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись	Въ Финскомъ заливѣ, у Оденсгольма разбитъ штормомъ.
—	5	Шелъ въ устьяхъ Волги, близь Астрахани, подъ парусами и былъ опрокинутъ шкваломъ; впослѣдствіи поднятъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ на пути изъ Севастополя въ Николаевъ пропало безъ вѣсти.
—	6	Находясь въ устьяхъ Дуная, у крѣпости Измаила, взорвано по неизвѣстной причинѣ.
—	13	Въ Каттегатѣ сталъ на мель у о-ва Тилэ и разбитъ волненіемъ.
—	Всѣ спасены.	Подлѣ Одессы брошено на мель и разбито волненіемъ.
—	Тоже	Въ Каспійскомъ морѣ разбился у г. Баку отъ волненья и остовъ былъ разобранъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ близь Козлова штормомъ брошено на мель и разбилось.
—	Тоже	Потерпѣло крушеніе въ устьяхъ Дуная.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ, брошено зыбью на мелководье въ Дунайскихъ устьяхъ и разбито.
—	54	На пути изъ Ботническаго залива къ Дагерорту пропала безъ вѣсти.
—	Всѣ спасены.	Въ Финскомъ заливѣ, близь Наргина, сталъ на камень у о-ва Юсари и разбился.
—	48	Сгорѣлъ на маломъ Кронштатдскомъ рейдѣ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Нарцисъ, бригантинъ.	17 марта 1832 г.	—	Кап.-лейт. Г. И. Романовичъ.
Мароа, яхта	1832 г.	—	Подпор. И. П. Лебедевъ.
Сухумъ-Кале, транспортъ	13 марта 1833 г.	—	Лейт. Я. Ф. Хомутовъ 2.
Араксъ, пароходъ . .	20 іюня 1833 г.	40	Лейт. Загоскинъ.
Арсисъ, корабль. . .	17 августа 1833 г.	74	Кап. 1 ранга А. Ф. Северюковъ.
№ 1, Призовое судно	25 марта 1834 г.	—	Лейт. А. П. Набатовъ.
Либау, транспортъ. .	3 мая 1834 г.	—	Пор. В. И. Шевныгинъ.
№ 25, ботъ	8 іюня 1835 г.	—	Лейт. И. В. Борисовъ.
Ингулецъ, транспор.	14 іюля 1835 г.	—	Кап.-лейт. Г. И. Романовичъ.
Церера, фрегатъ. . .	3 окт. 1835 г.	—	Кап.-лейт. Ф. И. Розенмейеръ.
Елисавета бригъ . . .	8 окт. 1835 г.	—	Подпор. И. С. Сидоровъ

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены.	На восточномъ берегу Чернаго моря брошенъ на мель у Анапы.
—	Тоже	Въ рѣкѣ Волгѣ опрокинута шкваломъ противъ села Царева и потомъ поднята.
—	1	Выброшенъ штормомъ на восточный берегъ Чернаго моря близь укрѣпленія Пицунды и разбитъ.
—	Всѣ спасены	Въ р. Волгѣ противъ селенія Семирублеваго, сгорѣлъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ.
—	Тоже	При входѣ въ Финскій заливъ сталъ на каменистой грядѣ Немаландегрундъ, но впослѣдствіи былъ снятъ и исправленъ.
—	Тоже	Въ Дунаѣ противъ кр. Измаила сгорѣло отъ неизвѣстной причины и затоплено.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на камень близь острова Вормса и затонулъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, по сѣверную сторону о-ва Біоркэ, отъ нашедшаго шквала брошенъ былъ на мель и разбитъ.
—	Тоже	У Абхазскаго берега попалъ на рифъ, при входѣ въ Геленджикскую бухту и разбился.
—	Тоже	Штормомъ снесенъ на мель на Ревельскомъ рейдѣ, противъ Екатериталя, и затонулъ, а впослѣдствіи поднятъ и исправленъ.
—	Тоже	Въ Беринговомъ морѣ, при входѣ въ Петропавловскій портъ, крѣпкимъ вѣтромъ брошенъ на мель и разбитъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Чайка, транспортъ. .	30 іюня 1836 г.	—	Лейт. Н. И. Пятунинъ.
Подобный, транспор.	17 декабря 1836 г.	—	Лейт. К. И. Былимъ Колосовскій.
Варна, фрегатъ . . .	31 мая 1838 г.	—	Кап. 2 ранга А. А. Тишевскій.
Мессемврія корветъ .	31 мая 1838 г.	—	Лейт. Н. М. Будаковъ.
Ѳемистоклъ, бригъ. .	31 мая 1838 г.	—	Капит.-лейт. Н. Ф. Метлинъ.
Лучъ, тендеръ	31 мая 1838 г.	—	Лейт. А. И. Панфиловъ.
Скорый, тендеръ. . .	31 мая 1838 г.	—	Лейт. П. И. Кислинскій.
Ланжеронъ, транспор.	31 мая 1838 г.	—	Лейт. Д. А. Моцениго.
Язонъ, пароходъ. . .	16 іюля 1838 г.	—	Кап.-лейт. Я. Ф. Хомутовъ.
Иркутскъ, транспор.	18 сент. 1838 г.	—	Прапорщ. М. С. Шпиръ.
Екатерина, бригъ . .	Въ походѣ сентября 1838 г.	—	Шт.-кап. Д. В. Олесовъ.
Новая Земля, шхуна .	4 сент. 1839 г.	—	Кондукт. Г. С. Рогачевъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	1	Въ Черномъ морѣ, близь Тарханкута, брошенъ на мель шкваломъ и затонулъ.
36	7	Въ Черномъ морѣ, на Сухумскомъ рейдѣ, бурею выброшенъ на берегъ и разбитъ.
334	17	Въ Черномъ морѣ, у рѣки Сочи, бурею прижатъ къ берегу и разбитъ.
182	13	Тамъ же разбитъ бурей; 9 челов. захвачены въ плѣнъ.
149	2	Тамъ же у рѣки Туапсе на Абхазскомъ берегу былъ брошенъ бурей на берегъ, а впослѣдствіи разобранъ.
48	3	На томъ же мѣстѣ прижатъ былъ къ берегу и залитъ волненіемъ, но впослѣдствіи поставленъ снова на воду.
—	Всѣ спаслись.	На томъ же мѣстѣ зарытъ въ песокъ, но впослѣдствіи починенъ и поставленъ на воду.
—	Тоже	Тамъ же выброшенъ на берегъ и впослѣдстіи разобранъ.
70	43	Тамъ же два раза былъ брошенъ бурей на берегъ и разбитъ.
16	Всѣ спаслись.	На Байкалѣ, на Посольскомъ рейдѣ, бурею брошенъ на отмель и разбитъ.
—	Всѣ погибли.	Въ Охотскомъ морѣ разбился у острова Симушира.
—	Тоже	Въ Бѣломъ морѣ, близь Старцевой губы штормомъ брошенъ на камни и затонулъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Св Николай, транспортъ	11 октяб. 1839 г.	—	Лейт. Ф. Г. Евлашевъ.
Геленджикъ, люгеръ.	22 ноябр. 1839 г.	—	Лейт. П. Т. Алексѣевъ 2.
Камчатка, бригъ. . .	13 окт. 1841 г.	—	Лейт. Н. И. Парфеновъ.
Николай бригъ. . . .	27 авгус. 1842 г.	—	Кап.-лейт. П. П. Ушаковъ.
Ингерманландъ, кор.	31 авгус. 1842 г.	74	Кап. 1 ранга П. М. Тресскинъ.
Сухумъ-Кале, транспортъ	4 декабря 1843 г.	—	Лейт. В. Ф. Гриневскій.
Гижига, транспортъ .	28 сент. 1845 г.	—	Мичм. А. И. Григорьевъ.
Кура, транспортъ . .	10 ноября 1846 г.	—	Подпор. А. К. Буслаевъ.
Несторъ, бригъ . . .	7 іюня 1847 г.	—	Кап.-лейт. П. А. Сарычевъ.
Мста, транспортъ . .	13 сент. 1847 г.	—	Кап.-лейт. Ѳ. И. Кемецкій.
Адлеръ, транспортъ .	17 февр. 1847 г.	—	Капит.-лейт. П. А. Вектонъ.
Вѣстникъ, шхуна . .	22 декабря 1847 г.	—	Кап.-лейт. Н. И. Скаловскій.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись.	При входѣ въ Сулинское гирло Дуная бурей брошенъ на банку и впослѣдствіи разобранъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ, у Новороссійска, отъ дѣйствія намерзшаго на немъ льда и бури погрузился въ воду и разбился.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ бурей выброшенъ на берегъ у рѣки Опальной и разбитъ.
—	Тоже	Въ Охотскомъ морѣ бурей прижатъ къ Тунгузской кошкѣ (мели) и разобранъ.
892 вмѣстѣ съ пассажирами.	389	Въ Скагерракѣ у входа въ Христіанзандъ ударился о камни, былъ пробитъ и утонулъ.
39	Всѣ спаслись.	Въ Черномъ морѣ, въ Геленджикѣ сильнымъ шкваломъ брошенъ на мель и затонулъ, а впослѣдствіи былъ поставленъ на воду.
—	14	Въ Беринговомъ морѣ бурей снесенъ на рифъ Ягодной бухты и разбитъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Каспійскомъ морѣ прорѣзанъ льдомъ и затонулъ близь укрѣпленія Казіюртъ.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на мель у о-ва Стеншхера и разбился.
—	Тоже	Въ Финскомъ заливѣ, близь о-ва Біоркэ, сталъ на банку Риси и разбился.
63	27	Въ Черномъ морѣ, разбитъ бурею у Абхазскихъ береговъ, близь форта Вельяминова.
—	1	Въ Черномъ морѣ, близь Тарханкутскаго маяка, бурей брошена на берегъ и разбита.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
№ 1-й баржа	12 сент. 1847 г.	—	Конд. Н. В. Некрасовъ.
Циладъ, корветъ. . .	13 января 1848 г.	—	Кап. 2 ранга Юрковскій.
Паламедъ, бригъ. . .	13 янв. 1848 г.	—	Кап.-лейт. П. И. Верде-манъ.
Гостагай транспортъ.	13 янв. 1848 г.	—	Лейт. П. Ф. Щеголевъ.
Боецъ, пароходъ. . .	13 янв. 1848 г.	120 с.	Кап. 2 ранга В. П. Ры-качевъ.
Струя, тендеръ. . . .	14 янв. 1848 г.	—	Кап.-лейт. П. А. Леоновъ.
№ 5, баржа	29 авгус. 1849 г.	—	Прапор. Т. Ф. Ивановъ.
Архимедъ, винтовый фрегатъ.	5 окт. 1850 г.	—	Кап. 1 ранга В. А. Гла-зенапъ.
Геркулесъ, пароходъ.	25 іюня 1850 г.	—	Кап. 2 ранга К. К. Си-денснеръ.
Ангара, ботъ	17 сент. 1850 г.	—	Прапорщ. А. М. Чуди-новъ.
Курилъ, транспортъ .	14 сент. 1850 г.	—	Капит.-лейт. А. И. Гри-горьевъ.
Бугъ, транспортъ . .	3 марта 1851 г.	—	Лейтенантъ Щегловъ.
Ласточка, шхуна . .	3 марта 1851 г.	—	Капит.-лейт. Воеводскій.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спаслись.	Въ Каспійскомъ морѣ, у Чеченской косы, вѣтромъ брошена на мель, но впослѣдстіи снята.
—	—	Въ Черномъ морѣ, у г. Новороссійска, сильною бурею опрокинутъ и разбитъ.
—	5	Въ Черномъ морѣ и въ то же время разбитъ бурею.
—	Всѣ спаслись.	Тамъ же, бурей брошенъ на мель и затонулъ, а впослѣдствіи снятъ.
—	Тоже	Тамъ же, бурей брошенъ на мель и затопленъ, а впослѣдствіи снятъ.
52	52	Тамъ же, во время бури облѣденѣлъ и затонулъ, а впослѣдствіи былъ поднятъ.
—	Всѣ спаслись.	Въ Каспійскомъ морѣ разбитъ бурею у крѣп. Ленкорана.
—	6	Въ Балтійскомъ морѣ, у о-ва Борнгольма, сталъ на мель и затонулъ.
—	Всѣ спасены.	Въ Финскомъ заливѣ сталъ на мель у о-ва Вульфа; 30 іюня снятъ.
—	—	Въ Беринговомъ морѣ, брошенъ вѣтромъ на восточный берегъ Камчатки и разбитъ.
42	42	Въ Беринговомъ морѣ пропалъ безъ вѣсти.
—	Всѣ спаслись	Въ Черномъ морѣ, въ Новороссійской бухтѣ, вѣтромъ брошенъ на мель, но впослѣдстіи былъ снятъ.
—	Тоже	Тамъ же, бурей брошена на мель, но впослѣдствіи снята.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Тверь, транспортъ . .	1 октября 1852 г.	—	Кап. 2 ранга А. И. Геслингъ.
Птоломей, бригъ . . .	3 ноября 1852 г.	—	Кап.-лейт. А. И. Завадовскій.
Еникале, пароходъ. .	17 октября 1853 г.	—	Кап.-лейт. Дандри.
Алупка, лоцъ-шхуна.	2 декаб. 1853 г.	6 фалк.	Поручикъ Давыдовъ.
Нѣманъ, транспортъ.	23 сент. 1854 г.	—	Кап.-лейт. П. Я. Шкотъ.
Діана, пароходъ Берда, нанятый морскимъ вѣдомствомъ.	18 окт. 1854 г.	50 с.	Лейтенантъ Гавришовъ.
Діана, фрегатъ . . .	7 янв. 1855 г.	52	Кап.-лейт. С. С. Лесовскій
Волга, транспортъ. .	18 мая 1855 г.	—	Кап. 1 ранга Миллеръ.
Астрабадъ, пароходъ.	7 сентяб. 1856 г.	4	Кап.-лейт. Бочечкаровъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
—	Всѣ спасены	Въ Финскомъ заливѣ, на Ревельскомъ рейдѣ, сѣлъ на песчаный рифъ и затонулъ.
—	Тоже	Въ Черномъ морѣ бурей выброшенъ на о-въ Тендра.
59	Тоже	Въ Черномъ морѣ, у береговъ Крыма, въ тихую ясную ночь, пароходъ выскочилъ на камни у приглубаго возвышеннаго берега мыса Киркенесъ; впослѣдствіи пароходъ разломанъ волненіемъ.
24	Тоже	Тамъ же, оторванная сильнымъ NO отъ нашихъ береговъ, шхуна послѣ долгой борьбы, спустилась для спасенія команды въ Константинопольскій проливъ и отдалась въ плѣнъ Туркамъ.
—	Тоже	Въ Категатѣ разбился на камняхъ у маяка Бетта.
—	Тоже	Въ Финляндскихъ шхерахъ, близь о-ва Грошеръ, ударился о камень и затонулъ.
20 офицер. 274 челов. нижн. чин.	Убитъ 1	Во время землетрясенія въ Симодѣ, фрегатъ отъ частыхъ колебаній уровня воды былъ разслабленъ въ своихъ скрѣпленіяхъ и при буксировкѣ его изъ бухты Симода въ портъ Арари, для килеванія, онъ затонулъ противъ горы Фудзи.
102	Всѣ спасены	Въ Финляндскихъ шхерахъ, у о-ва Курсало, приткнулся къ 2-хъ футовой банкѣ и былъ сожженъ для того, чтобы не достался непріятелю.
52	Тоже	Въ Каспійскомъ морѣ штормомъ выбросило на берегъ о-ва Кулалы; впослѣдствіи снятъ съ мели безъ всякихъ поврежденій.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Александрія, паровая яхта . . . , ...	29 сент. 1856 г.	6	Лейт. баронъ Гейсмаръ.
Джигитъ, клиперъ. .	29 сент. 1856 г.	3	Кап.-лейт. Ренненкампфъ.
Америка, транспортъ.	15 октября 1856 г.	—	Кап.-лейт. Тироль 2.
Тосна, пароходъ. . .	25 іюля 1857 г.	—	Кап.-лейт. Опочининъ.
Гапсаль, транспортъ.	10 авгус. 1857 г.	—	Кап.-лейт. Эриксонъ.
Лефортъ, корабль . .	10 сентяб. 1857 г.	84	Кап. 1 ранга Кишкинъ.
Куба, пароходъ . . .	14 сентяб. 1857 г.	4	Лейтенантъ Поскочинъ.
Камчадалъ, тендеръ .	Въ октябрѣ 1859 г.	2	Прапорщикъ Кузьминъ.
Пластунъ, клиперъ . .	18 авгус. 1860 г.	6	Кап.-лейт. Дистерло.
Гайдамакъ, клиперъ.	28 авгус. 1861 г.	7	Кап.-лейтен. Пещуровъ.
Ершъ, лодка, ...	27 окт. 1861 г.	3	Лейтенантъ Колокольцевъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
6 офиц. 54 ниж. чин.	1 офицеръ	Столкнулись между Кронштадтомъ и Петергофомъ. Суда, послѣ столкновенія, разошлись безъ особенныхъ поврежденій.
100	Всѣ спасены	
7 офиц. 108 нижн. чин.	4 офицера 34 н. чин.	Во время шторма разбился по западную сторону о-ва Гогланда въ разстояніи около двухъ верстъ отъ Нижняго Гогландскаго маяка.
5 офицер. 45 нижн. ч.	Всѣ спасены	Въ Финскомъ заливѣ попалъ на рифъ, идущій къ SO отъ остр. Большой Тютерсъ, гдѣ и затонулъ.
6 офицер. 87 ниж. ч.	—	Въ Бѣломъ морѣ наткнулся на рифъ большой Орловской банки, отчего и потерялъ руль и потекъ, но командиру удалось сняться съ мели и благополучно возвратиться въ Архангельскъ.
13 офицер. 743 н. чин.	13 оф. 743 ниж. ч. 64 жен. и 17 д.	Потонулъ въ Финскомъ заливѣ между Гогландомъ и остр. Большимъ Тютерсомъ.
9 офиц. и 75 н. чин.	4 офиц. и 18 чел. н. чин.	При крѣпкомъ вѣтрѣ разбился въ Апшеронскомъ проливѣ, у мыса Шоуланъ и затонулъ.
14	Всѣ погибли.	Погибъ въ Амурскомъ лиманѣ, на маломъ Пупрскомъ фарватерѣ.
109	75	Взлетѣлъ на воздухъ въ Балтійскомъ морѣ, въ шир. 57° 45′ N, долготѣ 20° 5′ O отъ Гринича, на глубинѣ около 70 саженъ.
7 офицер. 131 челов. нижн. чин.	Всѣ спасены	Выброшенъ штормомъ на берегъ о-ва Сахалина въ Дуэ; а впослѣдствіи снятъ съ мели и исправленъ.
2 офицера 37 н. чин.	Тоже	На пути изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, приткнулась близь Кронштадта къ 6-ти ф. банкѣ, и впослѣдствіи, по свозѣ съ нея команды на берегъ, снята съ мели и приведена въ Кронштадтъ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Панцырь, лодка . . .	28 окт. 1861 г.	3	Лейтенантъ Ребиндеръ.
Опричникъ, клиперъ.	25 дек. 1861 г.	3	Кап.-лейт. Селивановъ.
Ермакъ, шхуна . . .	9 сентября 1862 г.	—	Лейтен. Крузенштернъ.
Гремящій, пароходъ .	16 сентяб. 1862 г.	4	Кап. 1 ранга Аболешевъ.
Новикъ, корветъ. . .	14 сент. 1863 г.	11	Капит.-лейт. Скрыплевъ.
Днѣстръ, транспортъ.	22 іюня 1864 г.	—	Капит.-лейтен. Вальдъ.
Всадникъ, клиперъ .	12 авгус. 1864 г.	5	Кап.-лейт. Бирюлевъ.
Первая, шхуна . . .	27 окт. 1864 г.	—	Лейтенантъ Наумовъ.
Смерчъ, башен. лодка.	25 іюня 1865 г.	2 нарѣзн.	Кап.-лейт. Корниловъ.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
3 офицера 40 н. чин.	Всѣ спасены	Отправленная на помощь лодкѣ «Ершъ», была также прижата къ той же отмели; команда съ нея снята и свезена въ Кронштадтъ, а лодка была залита волненіемъ по бимсы и оставалась во льду; приведена въ Кронштадтъ въ декабрѣ.
7 офицер. 87 н. чин.	Всѣ погибли	Пропалъ безъ вѣсти въ Индійскомъ океанѣ.
22	Всѣ спасены	Затерта льдами въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ въ шир. 69° 57′ N, долг. 66° 2′ O и оставлена командою, которая по льду перебралась на берегъ и возвратилась въ село Ифагу.
157	Тоже	Разбился въ Финскомъ заливѣ, на о-вѣ Соммерсъ.
9 офицер. 158 н. чин.	Тоже	Разбился во время тумана въ Тихомъ океанѣ, немного сѣвернѣе С. Франциско, у мыса де-Лосъ-Рейссъ.
98	Тоже	Въ Черномъ морѣ у Кавказскихъ береговъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ и волненіи, транспортъ былъ выброшенъ на берегъ, при укрѣпленіи Св. Духа и оставленъ командою; когда же вѣтеръ и волненіе стихли, онъ былъ снятъ съ мели и приведенъ въ Севастополь.
102	3 офицера 12 ниж. ч.	Сталъ на мель въ Балтійскомъ морѣ, при крѣпкомъ вѣтрѣ и густой пасмурности у маяка Фаре и былъ оставленъ командою; 3 сентября снятъ съ мели и приведенъ въ Кронштадтъ.
1 офицеръ 23 н. чин.	1 ч. нижн. чиновъ	На пути изъ Хакодате въ Владивостокъ, у о-ва Нипона, при входѣ въ Сангарскій проливъ, разбилась у мыса Арагова.
4 офицера 32 н. чин.	Всѣ спасены	Сѣла на камень въ Финляндскихъ шхерахъ, въ Барезундѣ; впослѣдствіи поднята и исправлена.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Время крушенія.	Число орудій.	Имена командировъ.
Сахалинъ, шхуна . .	Въ 1867 г.	4	Кап.-лейтен. Тобизинъ.
Шалунъ, лодка. . . .	4 іюня 1868 г.	3	Лейтенантъ Гренквистъ.
Александръ - Невскій фрегатъ	13 сентяб. 1868 г.	51	Капит. 1 ранга Кремеръ.
Осетръ, винт. лодка .	5 ноября 1868 г.	3	Кап.-лейт. Римскій-Корсаковъ.
Вѣха, винтов. шхуна.	12 ноября 1868 г.	—	Подполковникъ Меньшой.
Лагъ, барказъ. . . .	5 іюня 1869 г.	—	Штабсъ-кап. Маргасовъ.
Олегъ, фрегатъ . . .	4 августа. 1869 г.	57	Кап. 1 ранга Майдель.

Число команды.	Сколько погибло.	Мѣсто бѣдствія.
7 офицер. 42 н. чин.	Всѣ спасены	Въ Охотскомъ морѣ, въ 4-хъ миляхъ отъ Тигеля.
7 офицер. 50 н. чин.	7	Разбилась въ Финскомъ заливѣ, между Стирсуденомъ и Біоркэзундомъ.
724	2 офицера 3 нижн. ч.	Разбился въ Нѣмецкомъ морѣ у береговъ Ютландіи, близь маяка Аггеръ.
2 офицера 28 н. чин.	Всѣ спасены	На большомъ Невскомъ фарватерѣ стала на мель у 7-го бакана, оставлена командою и затерта льдомъ.
5 офицер. 56 н. чин.	—	При крѣпкомъ вѣтрѣ стала на мель при входѣ изъ Рижскаго залива въ Моонъ-зундъ у знака Патерностеръ; оставлена командою, а потомъ льдомъ вынесена въ Рижскій заливъ, гдѣ и разбита.
2 офицера 19 н. чин.	—	У Кронштадской косы.
31 офиц. 500 н. чин.	16	Столкнулся у о-ва Гогланда съ броненосною батареей «Кремль» и потонулъ.

Приложеніе 2.

АЛФАВИТНЫЙ СПИСОКЪ СУДОВЪ РУССКАГО ФЛОТА, ПОТЕРПѢВШИХЪ КРУШЕНІЯ И ДРУГІЯ БѢДСТВІЯ съ 1713 по 1869 годъ.

А.

Названія судовъ.	Время крушенія.
Адлеръ, транспортъ	17 февраля 1847
Азія, корабль	7 — 1773
Анна Маргарита, транспортъ	1794
Александрія, паровая яхта	29 сентября 1856
Александръ, бригъ	8 декабря 1804
Александръ бригъ	28 сентяб. 1827
Александръ Невскій, корабль	4 августа 1764
Александръ Невскій корабль	24 сентяб. 1786
Александръ Невскій фрегатъ	13 сентяб. 1868
Алупка, лоцъ-шкуна	2 декабря 1853
Альянсъ транспортъ	12 сентября 1798
Америка транспортъ	15 октября 1856
Амстердаамъ-Галей фрегатъ	24 мая 1740
Ангара, ботъ	17 сентября 1850
Антоній, корабль	10 ноября 1716
Антоній, фрегатъ	7 марта 1791
Араксъ, пароходъ	20 Іюля 1833
Аргусъ, фрегатъ	22 октября 1808
Ардебилъ, бригъ	23 Іюня 1829
Арсисъ корабль	17 августа 1833
Архангелъ-Михаилъ, фрегатъ	30 сентября 1760
Архангелъ-Михаилъ, фрегатъ	25 октябр. 1796
Архангелъ-Михаилъ, бригантина	8 сентября 1811

Архимедъ, винтовой фрегатъ	5 октября 1850
Архипелахъ, фрегатъ	15 октября 1782
Астрабадъ, пароходъ	7 септяб. 1856
Астрахань, корабль	10 октября 1761
Атисъ, коттеръ	5 октября 1823
Ахиллъ, кирлангичъ	16 Іюля 1798
Ахтаномъ, транспортъ	11 ноября 1778
Аяксъ, бригъ	25 ноября 1821

Б.

Березань, транспортъ	26 январь 1798
Бериславъ, шхуна	30 января 1775
Боецъ, пороходъ	13 января 1848
Большерѣцкъ, шлюпъ	1744
Бритта-Маргарита, транспортъ	14 Іюля 1799
Бугъ, транспортъ	3 марта 1851

В.

Варахаилъ корабль	7 Іюня 1749
Варна, фрегатъ	31 мая 1838
Вахмейстеръ, фрегатъ	9 октября 1757
Везулъ, фрегатъ	2 октября 1817
Виндгунтъ, фрегатъ	7 ноября 1824
Возмиславъ, фрегатъ	9 августа 1788
Волга, транспортъ	18 мая 1855
Воличь	20 ноября 1782
Востокъ, шлюпъ	7 ноября 1824
Всадникъ, клиперъ	12 августа 1864
Всеволодъ, корабль	8 марта 1779
Выборгъ, корабль	11 Іюля 1713
Вышеславъ, корабль	23 октября 1789
Вѣстникъ шхуна	22 декабря 1847
Вѣстовой, фрегатъ	3 іюля 1827
Вѣха, шхуна	12 ноября 1868

Г.

Св. Гавріилъ, ботъ	25 октября 1766
Гагара, военное судно	12 декабря 1830

Гайдамакъ, клиперъ	28 августа 1861
Гапсалъ, транспортъ	10 августа 1857
Гекторъ, фрегатъ	29 іюля 1742
Геленджикъ, люгеръ	21 ноября 1839
Генріетта, транспортъ	25 октября 1809
Геркулесъ, пароходъ	25 іюля 1850
Герой, фрегатъ	21 сентяб. 1808
Гижига, транспортъ	28 сентяб. 1845
Гогландъ, гальотъ	5 октября 1743
Гогландъ	6 октября 1757
Голстиндія флейтъ	1732
Гостогай, транспортъ	13 января 1848
Гофнунгъ, транспортъ	6 ноября 1797
Гремящій, пароходъ	16 сентяб. 1862
Грейфсвальдъ, транспортъ	9 октяб. 1803

Д.

Дельфинъ, коттеръ	29 іюня 1789
Деръ-Юнгъ-Іоаннъ, транспортъ	5 октяб. 1827
Джигитъ, клиперъ	29 сентяб. 1856
Диспачь, бригъ	5 октяб. 1805
Ди-Цвей-Брудеръ № 2, транспортъ	27 октяб. 1800
Діана, бригъ	18 август. 1808
Діана, пароходъ	18 октяб. 1854
Діана, фрегатъ	7 января 1855
Днѣстръ, транспортъ	22 іюня 1864
Доброе намѣреніе	8 сентяб. 1788
Домкратъ, транспортъ	7 ноября 1809
Донецъ гальотъ	21 февр. 1785
Донецъ транспортъ	23 октяб. 1830
Донъ, транспортъ	20 сентяб. 1810

Е.

Единорогъ, пинкъ	въ ноябрѣ 1760
Единорогъ транспортъ	6 сентяб. 1812
Св. Екатерина, бригантина	25 октября 1766
Екатерина, шлюпъ	30 сентяб. 1774
Екатерина, гальотъ	13 октября 1809
Екатерина, транспортъ	24 октября 1823
Екатерина, бригъ	въ сентябрѣ 1838
Екатерина-Магдалина, транспортъ	29 сентяб. 1803

Елисавета, шхерботъ		1754
Елисавета, бригантина	20 октября	1767
Елисавета, бригъ	8 октября	1835
Еникале, пароходъ	17 октября	1853
Ермакъ, шхуна	9 сентяб.	1862
Ершъ, лодка	27 октября	1861

З.

Св. Захарій, гальотъ	25 октября	1766
Зинзили, гекботъ		1726
Змія, транспортъ	26 октября	1828

И.

Ида, шлюпъ	7 ноября	1824
Импресса, транспортъ	1 іюля	1794
Ингерманландъ, корабль	31 августа	1842
Ингулецъ, транспортъ	14 іюля	1835
Иркутскъ, транспортъ	18 сентяб.	1838

І.

Св. Іаковъ, гальотъ	31 іюля	1806
Іоаннъ, пакетботъ	12 октября	1753
Св. Іоаннъ, гукоръ	5 октября	1764
Св. Іоаннъ, гальотъ	27 сентяб.	1806
Св. Іоаннъ, транспортъ	30 сентяб.	1807
Св. Іоаннъ, транспортъ	2 іюня	1819
Іоаннъ Богословъ, фрегатъ	11 ноября	1794
Іосифъ, гебара	11 октября	1804

К.

Кадьякъ, ботъ	18 октября	1805
Казань, гекботъ		1726
Камчадалъ, тендеръ	въ октябрѣ	1859
Камчатка, бригъ	13 октября	1841
Коронъ, корабль	23 ноября	1782

Килія, бригантина	13 октября 1818
Китъ, транспортъ	13 августа 1813
Кичкасъ, гебара	3 октября 1800
Конкордія, транспортъ	5 августа 1797
Константинъ, транспортъ	27 сентяб. 1806
Констанція, фрегатъ	20 іюля 1779
Корнелія, лоцъ-гукоръ	30 октября 1812
Крымъ, фрегатъ	8 сентяб. 1787
Крымъ, корветъ	1 января 1825
Куба, пароходъ	14 сентяб. 1857
Кура, транспортъ	10 ноября 1846
Курилъ, транспортъ	14 сентяб. 1850
Курьеръ пакетботъ	12 сентяб. 1759
Курьеръ, ботъ	5 сентяб. 1777

Л.

Лавенсаръ, флейтъ	20 сентяб. 1739
Лагъ, барказъ	5 іюня 1859
Ладога, шлюпъ	7 ноября 1824
Ланжеронъ, транспортъ	31 мая 1838
Лапоминкъ, пинкъ	16 сентяб. 1769
Ласточка, шхуна	3 марта 1851
Лебедь, гальотъ	10 декабря 1786
Летучій, пакетботъ	въ апрѣлѣ 1770
Лефортъ, корабль	10 сентяб. 1857
Либау, транспортъ	3 мая 1834
Лизетъ, шнява	въ октябрѣ 1716
Лифартунъ,	8 мая 1791
Лондонъ, корабль	въ сентябрѣ 1719
Лучъ, тендеръ	31 мая 1838
Лѣсной, корабль	23 мая 1719

М.

Макарій, шебека	9 октября 1800
Маргарита, транспортъ	13 сентяб. 1794
Марія, гребной фрегатъ	17 іюля 1796
Мареа, яхта	1832
Мезень, транспортъ	27 августа 1826
Меркуріусъ, фрегатъ	13 сентяб. 1743
Меркуріусъ, пакетботъ	1732
Мессемврія, корветъ	31 мая 1838

Минерва, фрегатъ	11 октября	1774
Минерва, транспортъ	4 мая	1806
Михаилъ, бригантинъ		1753
Михаилъ, транспортъ		1823
Міюсъ, яхта		1782
Москва, корабль	1 октября	1758
Мста, транспортъ	13 сентяб.	1847

Н.

Надежда, дубель-шлюпка	12 октявря	1753
Надежда, транспортная яхта	23 сентяб.	1824
Надежда, транспортный бригъ	21 марта	1826
Надежда Благополучія,		1782
Нарва, корабль	27 іюня	1715
Нарцисъ, бригантина	17 марта	1832
Наталія фрегатъ	23 сентяб.	1779
Невка, транспортъ	22 октября	1828
Несторъ, бригъ	7 іюня	1847
Св. Николай, гальотъ	28 сентяб.	1806
Св. Николай, транспортъ	13 октября	1806
Николай, транспортная яхта	27 апрѣля	1814
Св. Николай, транспортъ	28 февраля	1819
Николай, транспортъ	4 іюня	1819
Николай, шхуна	18 марта	1827
Св. Николай, призовое судно	1 декабря	1829
Св. Николай, транспортъ	11 октября	1839
Николай, бригъ	27 августа	1842
Ништадъ, корабль	въ ноябрѣ	1721
Новая Земля, шхуна	4 сентяб.	1839
Новикъ, корветъ	14 сентяб.	1863
Новый курьеръ гекботъ		1740
Нѣманъ, транспортъ	23 сентяб.	1854

О.

Обсерваторіумъ, транспортъ	5 мая	1800
Олегъ, фрегатъ	4 августа	1869
Опричникъ, клиперъ	25 декабря	1861
Осетръ, винт. лодка	5 ноября	1868
Охотскъ, гальотъ	24 октября	1748
Охотскъ, гальотъ	30 октября	1806
Охтенка, бригъ	5 октября	1828

П.

Св. Павелъ, гукоръ	25 октября	1766
Св. Павелъ, гальотъ	въ декабрѣ	1766
Св. Павелъ, гальотъ	3 сентяб.	1774
Св. Павелъ, транспортъ	6 сентяб.	1822
Паламедъ, бригъ	13 января	1848
Панцырь, лодка	28 октября	1861
Первая, шхуна	27 октября	1864
Первой, фрегатъ	3 декабря	1775
Перфилій, гальотъ	11 ноября	1796
Св. Петръ, пакетботъ	28 ноября	1741
Св. Петръ, гукоръ	12 октября	1753
Св. Петръ, гукоръ		1755
Св. Петръ, корабль	4 августа	1764
Петръ, транспортъ	15 іюня	1826
Пиладъ, корветъ	13 января	1848
Пластунъ, клиперъ	18 августа	1860
Подобный, транспортъ	17 декабря	1836
Полифемъ, транспортъ	26 сентяб.	1819
Поллуксъ, фрегатъ	25 октября	1809
Полтава, корабль	30 апрѣля	1770
Помощный, фрегатъ	22 мая	1829
Портсмутъ, корабль	въ сентяб.	1719
Поспѣшный, фрегатъ	9 октября	1800
Принцеса Елена, транспортъ	10 марта	1797
Принцесъ, шнява	въ октябрѣ	1716
Принцъ Густавъ, корабль	4 ноября	1798
Прохоръ, корабль	7 ноября	1824
Прутъ, транспортъ	31 октября	1820
Птоломей, бригъ	3 ноября	1852

Р.

Ракъ, транспортъ	5 августа	1777
Ревнитель, транспортъ	10 марта	1827
Родиславъ, корабль	24 октября	1789
Родосъ, корабль	5 ноября	1770

С.

Санторинъ, фрегатъ	6 ноября	1771
Саратовъ, корабль	27 октября	1812

Сахалинъ, шхуна	1867
Свирь, шлюпъ	6 октября 1824
Святославъ, корабль	27 сентяб. 1770
Скорый, тендеръ	31 мая 1838
Слава Россіи, корабль	23 октября 1780
Слонъ, гальотъ	17 октября 1787
Смерчъ, башенная лодка	25 іюня 1865
Смирный, шлюпъ	31 іюля 1830
Соловей, ботъ	20 октября 1778
Струя, тендеръ	14 января 1848
Стрѣла, люгеръ	5 октября 1828
Стрѣла, шхуна	20 августъ 1831
Стрѣльна, гальотъ	14 сентября 1773
Сухумъ, бригантина	23 сентября 1821
Сухумъ-Кале. транспортъ	13 марта 1833
Сухумъ-Кале, транспортъ	4 декабря 1843
Сѣверный Орель, корабль	6 сентября 1789

Т.

Таганрогъ, корабль	25 ноября 1782
Тарантула, трарспортъ	6 декабря 1775
Тарантулъ, гальотъ	15 декабря 1782
Тверь, транспортъ	1 октября 1852
Тольская Богородица, корабль	8 декабря 1804
Тосна, пароходъ	25 іюля 1857
Третій, фрегатъ	23 марта 1779
Трехъ Святителей, бригантипъ	7 октября 1822

У.

Уралъ, транспортъ	7 ноября 1824
Утка, транспортъ	1824

Ф.

Фаворитка, шнява	1741
Фалкъ, бригъ	20 октября 1818
Фениксъ, бригъ	24 сентября 1831
Фершампенуазъ, корабль	1831
Флора, корветъ	28 января 1807

Фортуна, корабль	10 ноября 1716
Фортуна, ботъ	1737
Фрау-Корнелія, транспортъ	3 октября 1813

Х.

Херсонъ, транспортъ	7 мая 1819
Христина Ульяна, транспортъ	9 мая 1810

Ц.

Царь Константинъ, фрегатъ	15 октября 1798
Царь Константинъ, бригъ	19 декабря 1811
Церера, фрегатъ	3 октября 1835
Цересъ, транспортный бригъ	4 октября 1816

Ч.

Чайка, транспортъ	30 іюня 1836
Чапманъ, транспортъ	21 октября 1811
Чичаговъ	10 октября 1769

Ш.

Шалунъ, лодка	4 іюня 1868

Э.

Экспедиціонъ-кочь	29 мая 1736
Эмгейтенъ, корабль	7 ноября 1824
Энге-Тобіасъ, гальотъ	28 октября 1771
Энигкейтъ, транспортъ	15 іюня 1814

Ю.

Юнгъ-Питеръ	29 сентября 1803

Я.

Язонъ, бригъ	18 марта	1807
Язонъ, пароходъ	16 іюля	1838
Якутскъ, дубель-шлюпка	13 августа	1740
Яссы, транспортъ	30 мая	1785

Ѳ.

Ѳемистоклъ, бригъ	31 мая	1838
Ѳеодоръ, фрегатъ	18 октября	1771
Ѳеодоръ, гальотъ	30 октября	1794
Ѳеодоръ Стратилатъ, фрегатъ	15 октября	1792
Ѳеодосія, транспортъ	5 сентября	1811
Ѳеодосія, транспортная яхта	18 сентября	1814
Ѳома, бригантина	30 марта	1818

СУДА БЕЗЪ НАЗВАНІЙ.

Баржа № 1	12 сентября	1847
Баржа № 5	29 августа	1849
Ботъ № 1	2 ноября	1765
Ботъ № 3	24 іюня	1783
Ботъ № 21	2 сентября	1813
Ботъ № 16	7 сентября	1826
Ботъ № 17	10 сентября	1826
Ботъ № 16	20 октября	1827
Ботъ № 25	8 іюня	1835
Брандеръ № 1	4 апрѣля	1792
Бригантина № 1	2 ноября	1799
Гальотъ № 3	5 сентября	1768
Гальотъ № 5	24 іюня	1805
Гальотъ № 7	15 сентября	1806
Дубель-шлюпка	15 декабря	1740
Корабль, новопостроенной	26 сентября	1758
Лоцъ-ботъ № 3	11 ноября	1782
Полякка № 53	28 октября	1776
Призовое судно № 4	6 октября	1829
№ 6	13 сентября	1830
№ 14		1830
№ 2	29 іюля	1831
№ 1	25 марта	1834

Транспортъ, новопостроенный		1715
№ 7	11 апрѣля	1793
№ 1	27 октября	1799
№ 3	8 октября	1805
№ 22.	6 октября	1809
№ 48. , ...	6 октября	1809
№ 52.	8 октября	1812

ОПЕЧАТКИ.

Сраницы.	Строки.	Напечатано.	Читать.
2	9	Принцесъ	Принцесъ, шнява.
—	16	Голштипія	Голстиндія.
4	8 и 9	Неизвѣстная, дубель-шлюпка	Дубель-шлюпка (неизвѣстная).
—	10	Амстердамъ Голей	Амстердамъ-Галей.
—	18	Меркурій	Меркуріусъ.
6	3	А. П. Шпанбергъ	М. П. Шпанбергъ.
—	4	Г. А. Хметевскій	В. А. Хметевскій.
7	3	374	376.
—	6	349	328.
8	17	Криницынъ	Креницынъ.
12	2	Обцынъ	Овцынъ.
—	4	Толбуршъ	Толбузинъ.
—	10	Окатовъ	Акатовъ.
—	11	полякра	полякка.
14	5	Ал. Берхъ	Ам. Берхъ.
—	11	Каронъ	Коронъ.
16	13	Вознисдавъ	Возмиславъ.
17	4	Коландиби	Кассандиби.
18	3	Тизингеръ	Тизигеръ.
—	4	Роднславъ	Родиславъ.
—	5	Карандимъ	Карандино.
—	9	М. Дурново	Н. Дурново.
20	1	П. Н. Маринъ	П. П. Маринъ.
—	10	У. Сытенскій	І. І. Сытенскій.
22	17	Ташиловскій	Томиловскій.
24	4	А. Н. Костливцевъ	А. П. Костливцевъ.
27	3	Авлона	Валоны.
—	16	Вечекори	Вечекари.
30	6	Нарядинъ	Порадинъ.
32	4 и 5	Д. И. Аслановъ	Д. П. Аслановъ.

БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ,
ГОТЛАНДЪ
ЗЕЛАНДЪ
ФІОНЪ
РИЖСКІЙ ЗАЛИВЪ
Рига
Данцигъ
Кенигсбергъ
Бьернеборгъ
БОТНИЧЕСКІЙ ЗАЛИВЪ.
ПЕЧАТЬ ПАРОХОДА ВОЛГА

ФИНСКІЙ ЗАЛИВЪ

1855

ЧЕРНОЕ МОРЕ

1855

Отъ Гринвича

Азовское Море

Крымъ

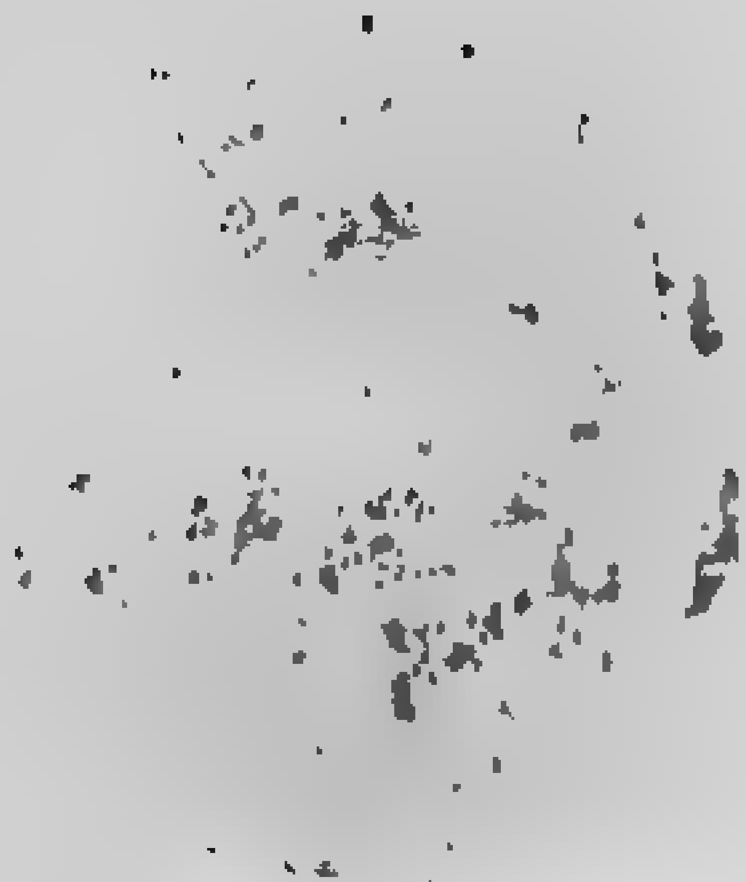
Черное Море

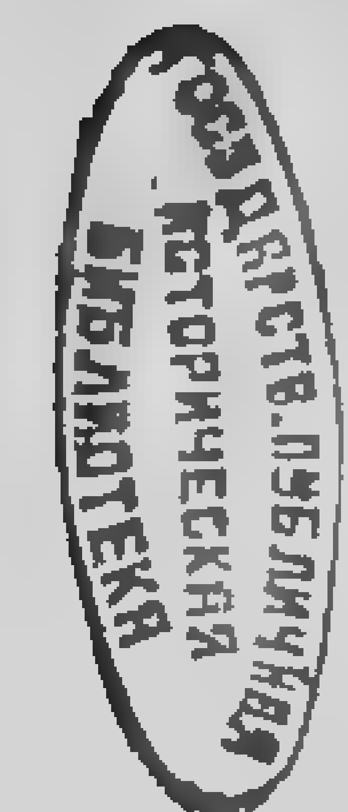
Анатолія

Мармарное Море

Отъ Пулкова

Таганрогъ
Ростовъ
Маріуполь
Азовъ
Петровское
Бердянскъ
Ногайскъ
Николаевъ
Херсонъ
Очаковъ
Одесса
Овидіополь
Акерманъ
Перекопъ
Геніческъ
Евпаторія
Керчь
Еникале
Феодосія
Севастополь
Анапа
Новороссійскъ
Геленджикъ
Туапсе
Рени
Измаилъ
Тульча
Кара-Ирманъ
Кюстенджи
Мангалія
Каварна
Балчикъ
Варна
Бургасъ
Созополь
Мидія
Константинополь
Пендерекли
Синопъ
Керзе
Самсунъ
Трапезондъ
Батумъ




ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

АЗОВСКОЕ МОРЕ.

Глубины въ футахъ

1855

А З О В С К О Е М О Р Е

З Е М Л Я Ч Е Р Н О М О Р С К И Х Ъ К О З А К О В Ъ

Таганрогъ

Азовъ

Маріуполь

Бердянскъ

Темрюкъ

Керчь

Тамань

Отъ Гринвича

БѢЛОЕ МОРЕ

1855

Кола

Святой Носъ

Сѣверная Часть

Сѣверныя кошки

Моря

Канинъ Носъ

Ческая Губа

Мезенскій Заливъ

Горло

Бассейнъ

Двинскій Заливъ

Онежскій Заливъ

Соловецкіи

Кемь

Онега

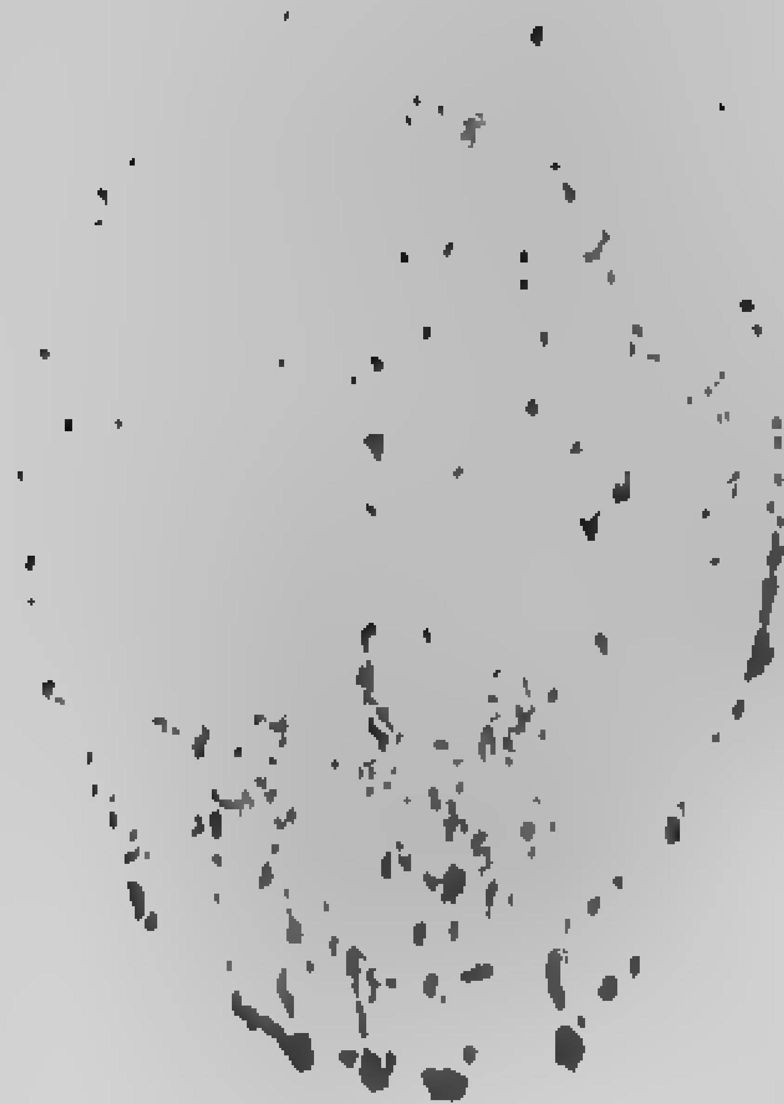
Архангельскъ

Холмогоры

Пинега

Мезень

Отъ Петербурга



От Гринвича

КАСПІЙСКОЕ МОРЕ

1855.

Р. Уралъ
Богатой Култукъ
Гурьевъ
О. Каменной
О. Песчаной
О. Бол. Пешной
О. М. Пешной
О. Камынинъ
О. Бакланий
Отъ Листовы
Бол. Прорва
Мал. Прорва
О. Бирючій
О. Лебяжій
О. Пустынный
Отъ Бурачье
Отъ Новые
З. Кайдакъ (Тюкъ кара-су)
Устья рѣки Волги
Синее Морцо
Астрахань
Бирючья Коса
О. Четыре бугра
банкъ Чистый
банкъ Рахунный
банкъ Становой
О. Тюленій
М. Суткинъ
О. Кулалы
О. Морской
О. Святой
О. Подгорный
О. Песчаной
О. Утечей
О. Орьчой
О. Долгой
М. Тюбъ Караганъ
З. Кочакъ
Кизляръ
Р. Терекъ
О. Чеченъ
О. Лопатинъ
З. Бакланий (Кара-бай)
З. Безымянной (Бектыръ макатъ)
М. Песчаной
М. Ракушечной
М. Агемъ-ада
З. Кендерлинскій
Тарки
М. Буйнакъ
Дербентъ
М. Хетъ-аджа
М. Тюкиръ-басъ
З. Карабугазскій
Низовая Пристань
Камни два брата
Апшеронская банка
Бакинская б.
М. Апшеронъ
О. Святой
О. Жилой
Баку
М. Шиховъ
банкъ Нефтяной
Бакинскіе острова
О. Дуванной
О. Свиной
О. Лось
О. Осушной
О. Погорѣлая плита
Сальяны
Зал. Кызылъ агачъ
О. Сара
О. Куръ
Ланкоранъ
Астара
М. Кизилъ джа-бурнъ
М. Акъ-сетаръ (Тарта)
З. Красноводскій
О. Нефтяной (Челекенъ)
Р. Атакъ
Русло Аму-дерьи
Р. Аджаичь
О. Огурчинскій
З. Аджаиб-бугри
М. Чикишляръ
З. Песчаной
З. Гассанъ-кули
К. Чекенъ
Р. Этрекъ
О. Нефтяной
З. Энзелинскій
Рящъ
З. Шахалинскій
Р. Рудасаръ
Р. Лангаджанъ
З. Астрабатскій
Р. Гюргенъ
Р. Карасу
Р. Мазандеранка
Астрабатъ

Отъ Петербурга

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

НѢМЕЦКОЕ МОРЕ
и
СКАГЕРРАКЪ.

1855

НОРВЕГIЯ

НѢМЕЦКОЕ МОРЕ

СКАГЕРРАКЪ

Каттегатъ

ЮТЛАНДIЯ

ШОТЛАНДIЯ

Доггеръ Банка

Христiанія

Фредериксгальдъ

Христiансандъ

Фарзундъ

Скагенъ

Готенборгъ

Кунгсбакка

Варбергъ

Фалькенбергъ

Гальмстадъ

Арендаль

Гримстадъ

Лиллезандъ

Мандаль

Ставангеръ

Эгерсундъ

Удевалла

Марстрандъ

Ааргуусъ

Скиве

Тистедъ

Рингкьёбингъ

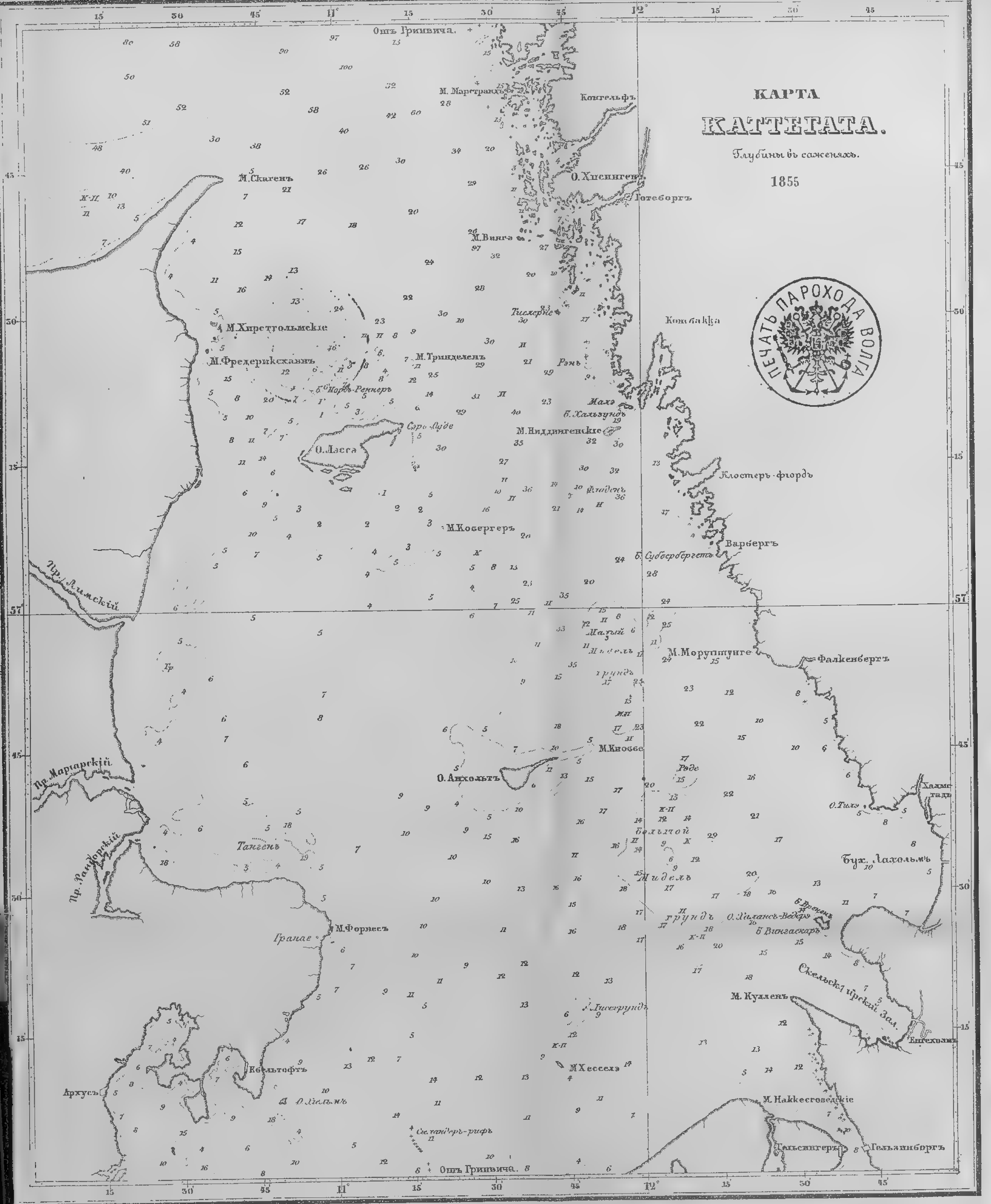
Ставангеръ

Абердинъ

Кинтерхедъ

Отъ С. Петербурга

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА


КАРТА
КАТТЕГАТА.
Глубины въ саженяхъ.
1855
ПЕЧАТЬ ПАРОХОДА ВОЛГА
Отъ Гринвича.
М. Марстрандъ
Конгельфъ
О. Хисингенъ
Готеборгъ
М.Скагенъ
М. Вингъ
Тисхерне
Конзбакка
М.Хирстгольмские
М.Фредериксхавнъ
М.Тринделенъ
Норъ-Реннеръ
Рэнъ
Махэ
Б. Хальзундъ
Сэръ Оуде
О.Лэсса
М.Ниддингенскіе
Клостеръ-фіордъ
Фладенъ
М.Кобергеръ
Варбергъ
Б. Субсербергетъ
Пр. Лимскій
Малый Мидель грундъ
М.Моруптунге
Фалкенбергъ
М.Кнобсе
Раде
О. Анхольтъ
Пр. Маріарскій
Халмстадъ
О.Тилэ
Большой Мидель грундъ
Пр. Рандорскій
Тангенъ
Бух. Лахольмъ
О.Халансъ-Ведеря
Б Вингаскаръ
М.Форнесъ
Гранае
Скельдеръ Зал.
М. Кулленъ
Лисегрундъ
Енгехолмъ
Ебельтофтъ
М.Хесселэ
Архусъ
О.Хельнъ
М.Наккесговедскіе
Св.тандеръ-рифъ
Гельсингеръ
Гельзинборгъ
Отъ Гринвича.

ОХОТСКОЕ и БЕРИНГОВО
МОРЯ
1855

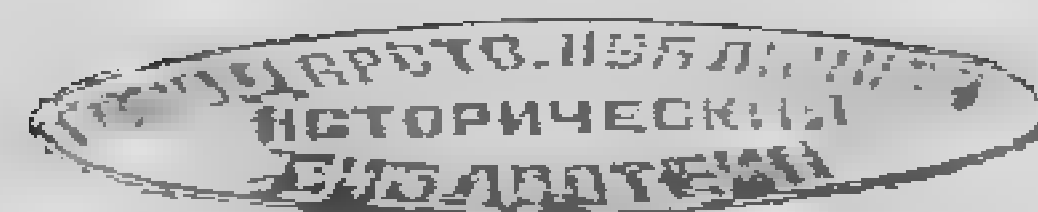
Отъ Гринвича

ОХОТСКОЕ МОРЕ

БЕРИНГОВО МОРЕ

Острова Алеутскiе

Отъ Петербурга



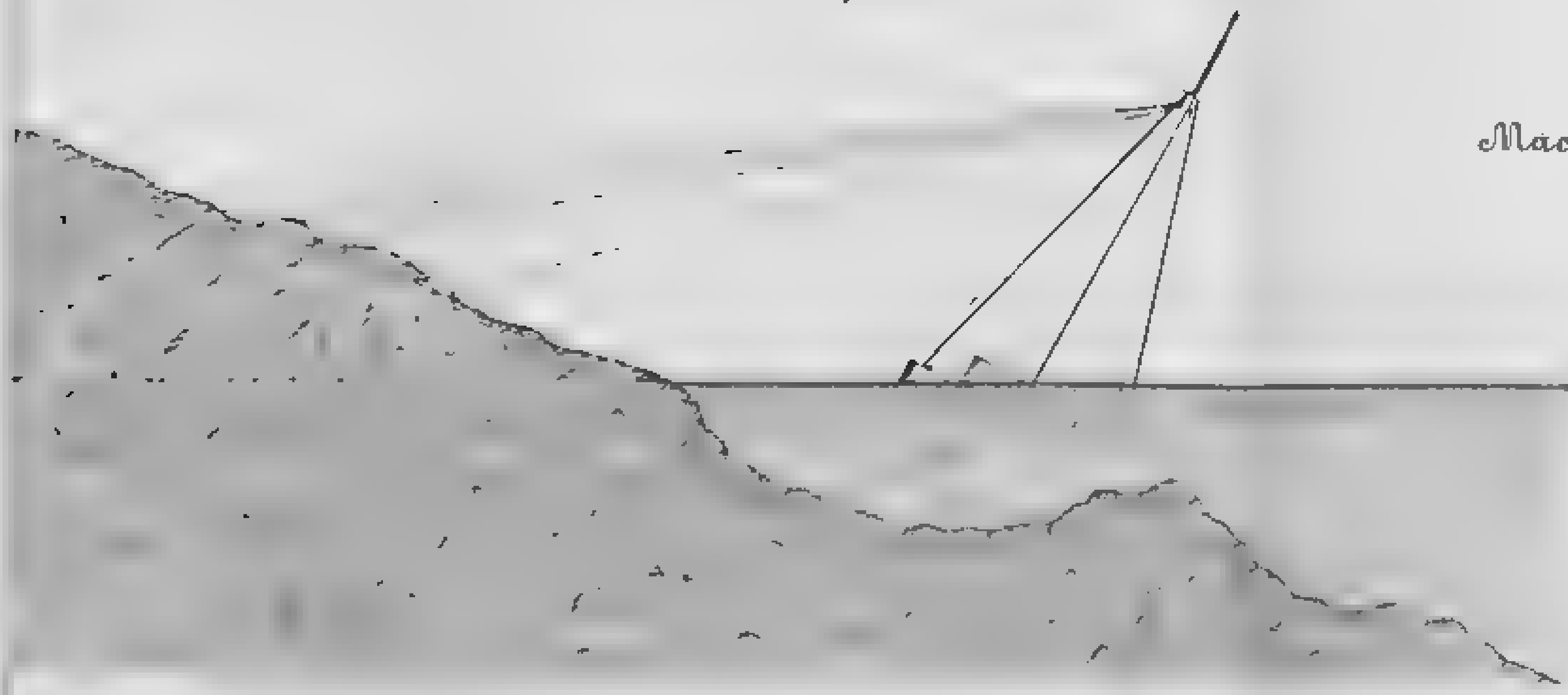
ПОДЪЕМЪ ЗАТОНУВШЕЙ ЛОДКИ „СМЕРЧЪ“

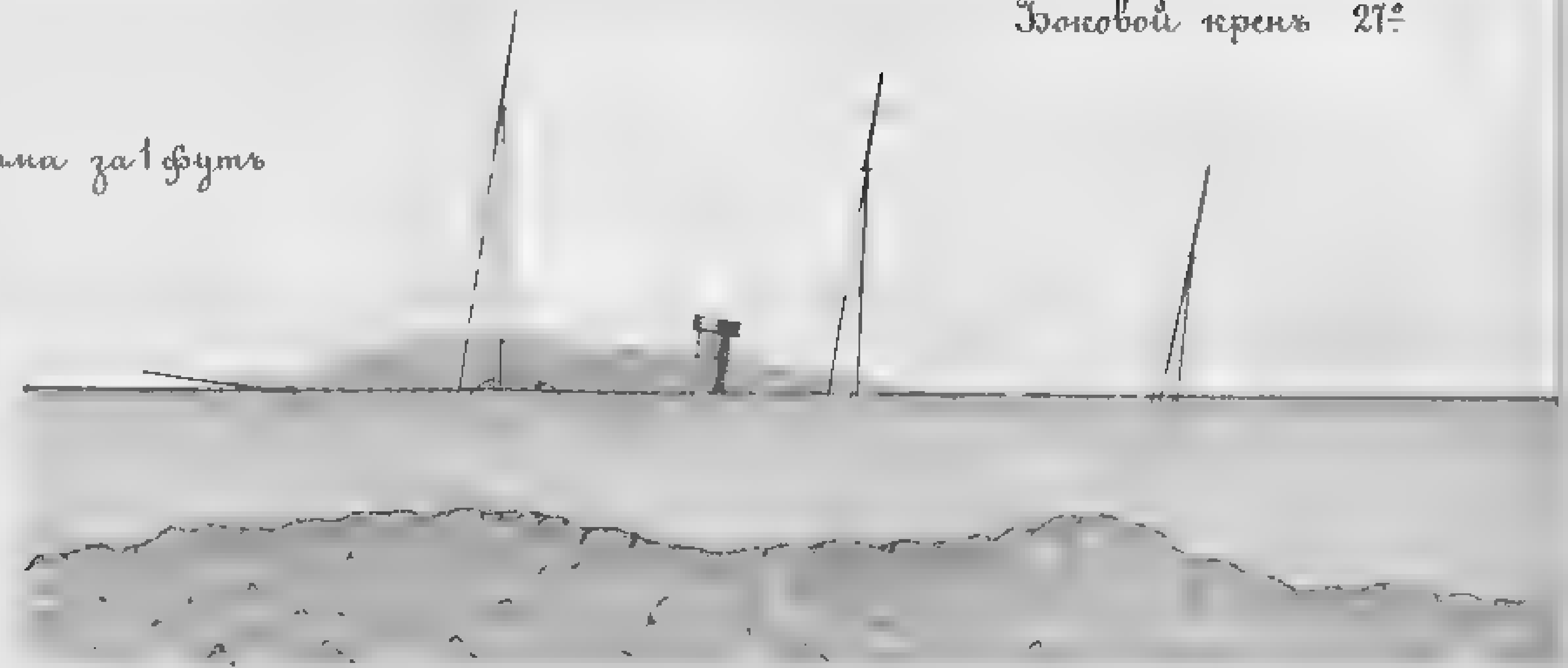
Килевой кренъ 5°

Чер. 1.

Масштабъ 1/10 дюйма за 1 футъ

Боковой кренъ 21°





Чер. 2.

N

W O

S

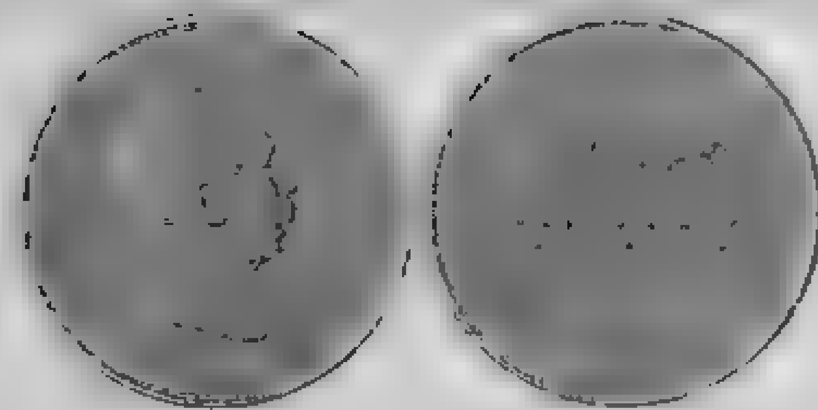
Снар-хольмъ

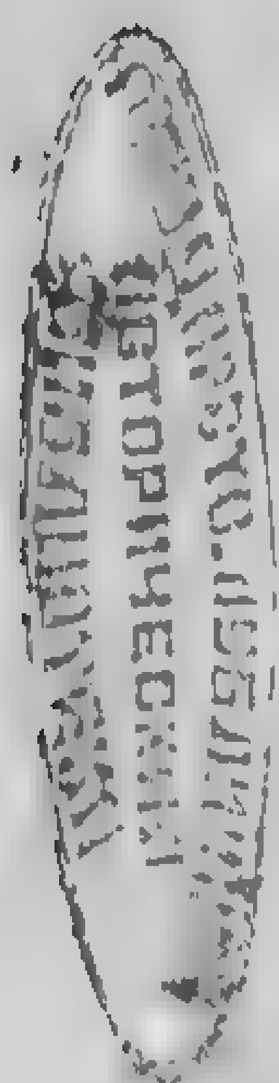
Сшонеъ-хольмъ

ПЕЧАТЬ ПАРОХОДА ВОЛГА

Масштабъ 1/10 дюйма за 1 футъ

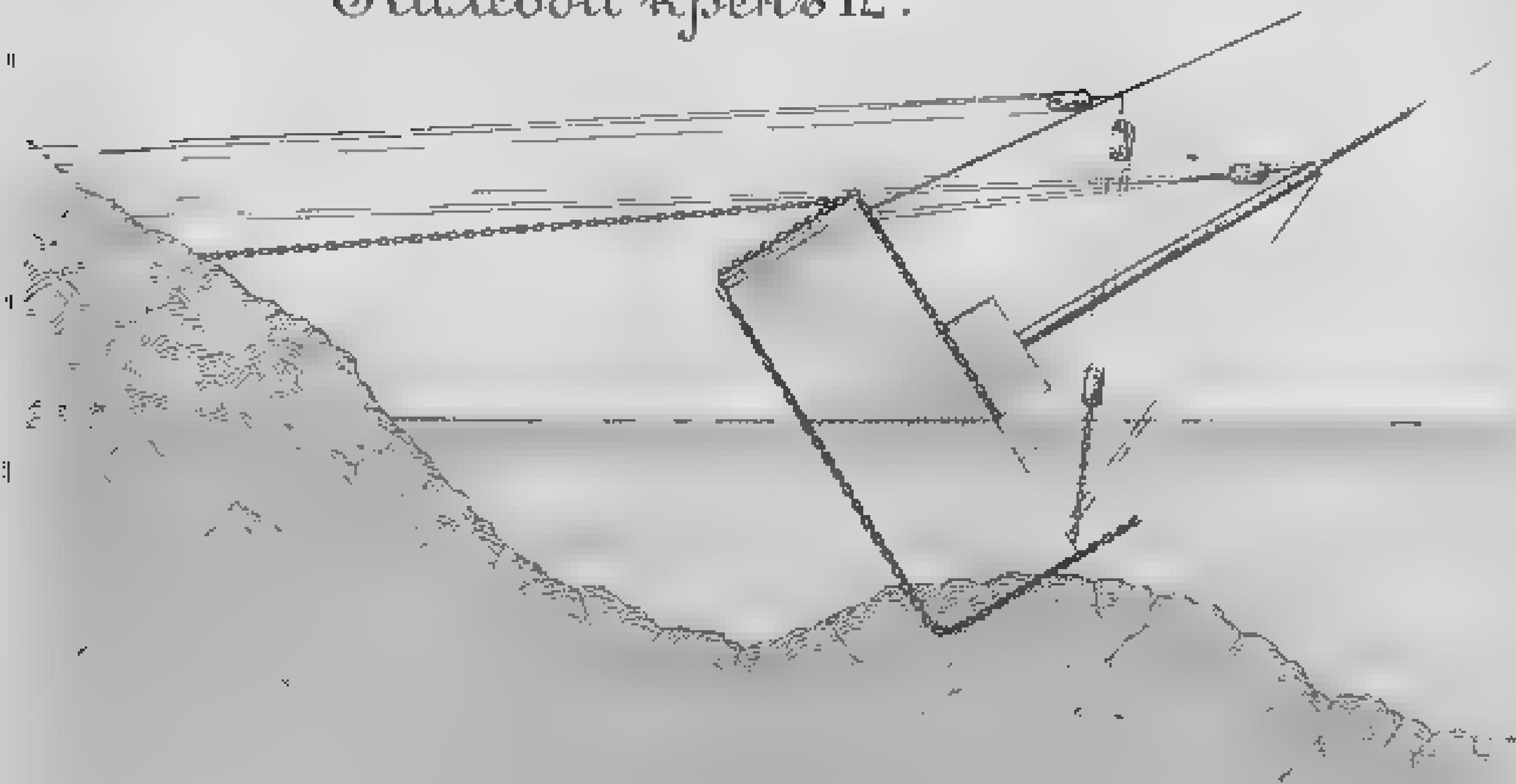
Гр. и печ. въ Лит. Н. Глыбова по Екатер. пр. близъ Калинк. мос. д. № 89





ПОДЪЕМЪ ЗАТОНУВШЕЙ ЛОДКИ „СМЕРЧЪ"

Килевой кренъ 12°.



Чер. 3.

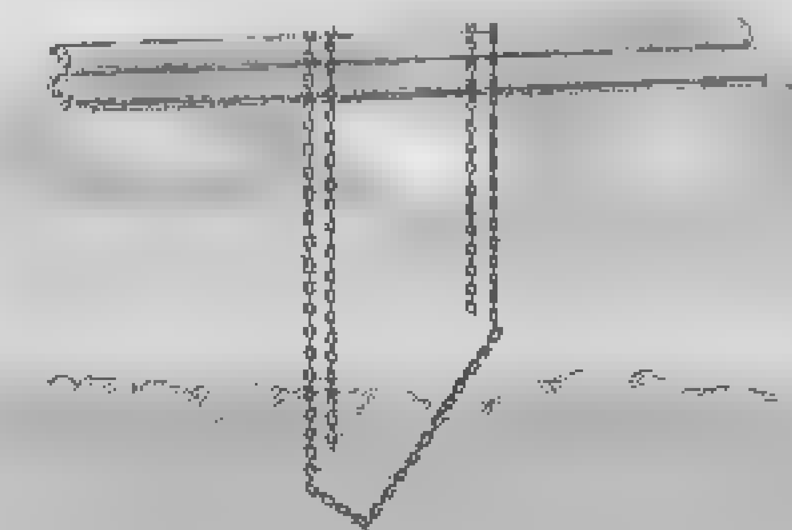
Боковой кренъ 58°.

Масштабъ 3/10 дюйма за 1 футъ.

Чер. 7.

Разрѣзъ по линіи аб чер. 3.

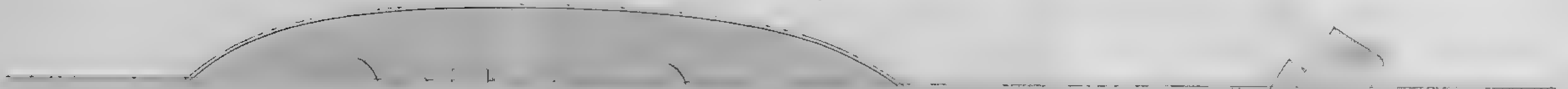
Боковой кренъ 58°.



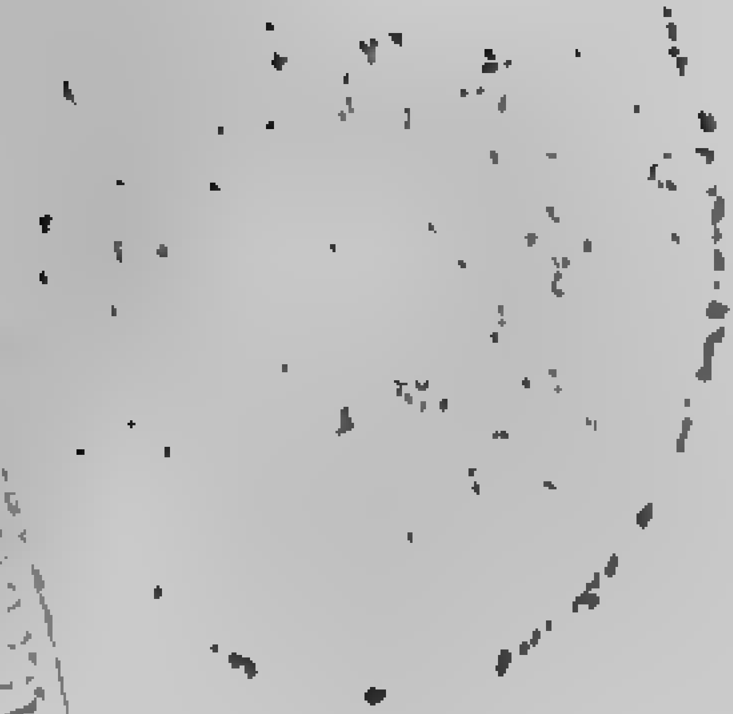
Масштабъ 3/10 дюйма за 1 футъ

Боковой кренъ 58°.

Чер 4



Масштабъ 3/10 дюйма за 1 футъ.

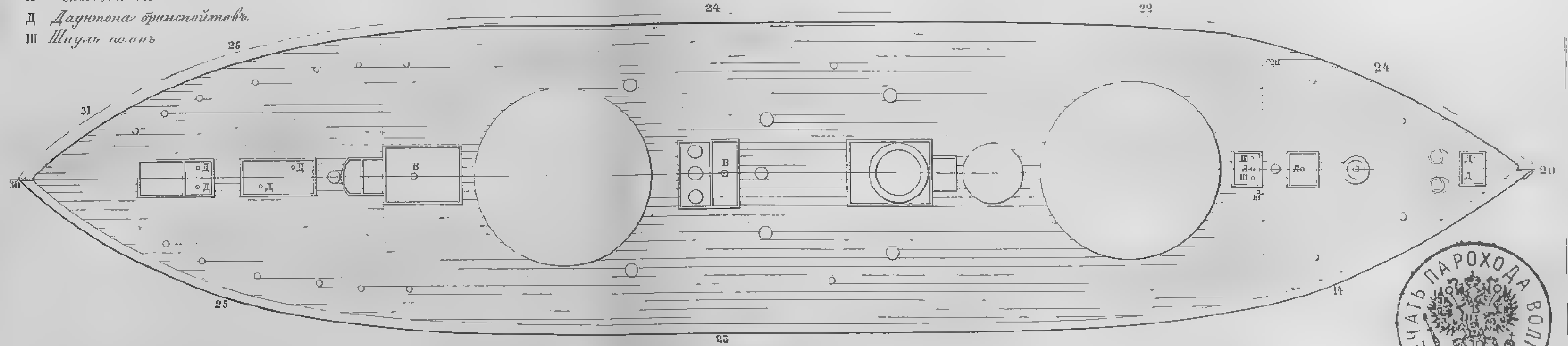


ПОДЪЕМЪ ЗАТОНУВШЕЙ ЛОДКИ „СМЕРЧЪ"

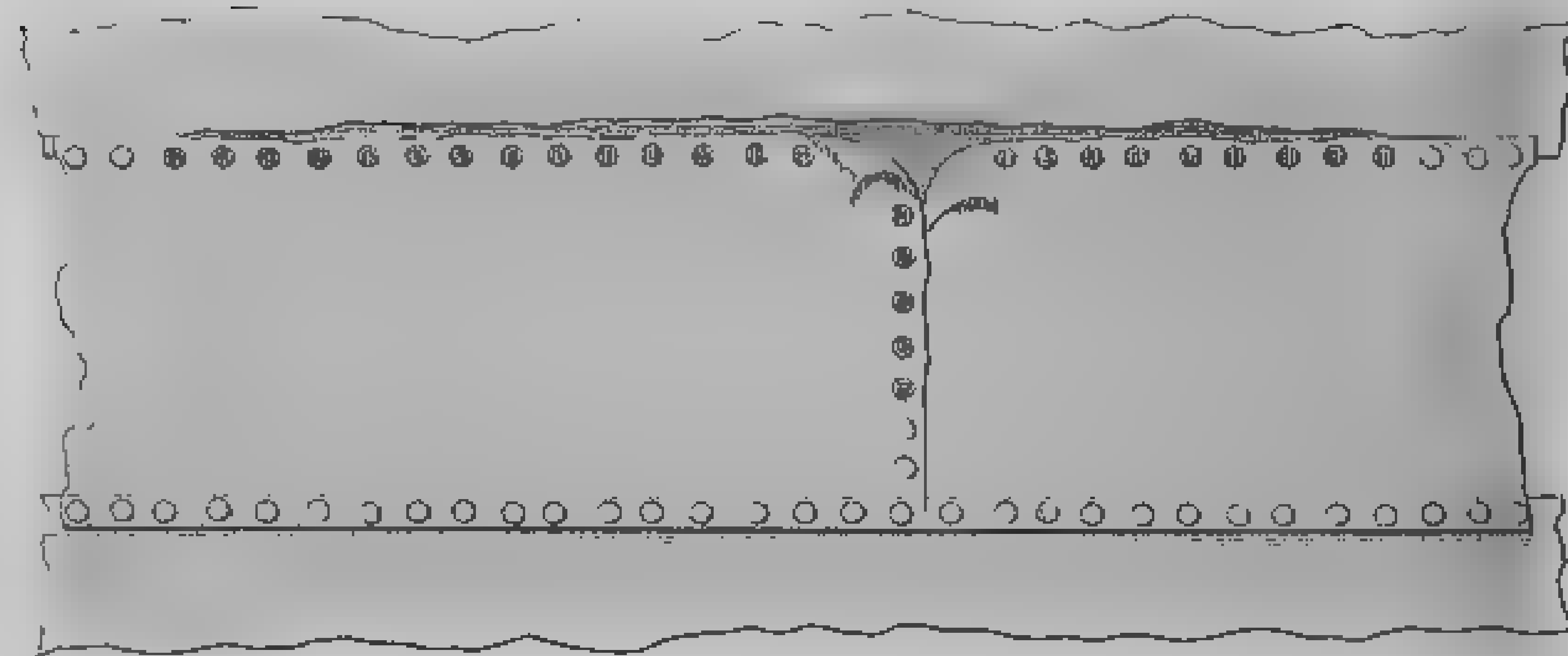
Мѣста шланговъ
В *Водо отливного бота*
Л *Локомобили*
Д *Даунтона брандспойтовъ.*
Ш *Шпиль помпъ*

Цыфры показываютъ глубину въ футахъ кругомъ лодки, спустя часъ послѣ ея погруженія

Чер. 6.



Чер 5



Масштабъ ½ дюйма за 1 футъ

Чер 8